Авіаційній державі - державний авіаційний музей

10 стор.

На варті неба України!

Крила України

Друкований орган Міністерства оборони України

www.krula.com.ua

№ 40 (703) 30 вересня – 4 жовтня 2013 року

НОВИНИ / КОМЕНТАРІ / ДОЗВІЛЛЯ / СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

Демонстрація вмінь і можливостей



2, 3 стор.



“Нас об’єднує одна мета – мир у світі...”

2 стор.



“Фіброскан” на службі у вінницьких військових медиків

2 стор.

На одному двигуні

26 вересня 2013 року на аеродромі авіаційної бригади, що у місті Старокостянтинів, екіпаж літака Су-24 МР здійснив посадку крилатої машини з одним працюючим двигуном.

Під час повернення на аеродром базування після успішного виконання планового польотного завдання, у літаку-розвіднику спрацював сигнал зниження обертів правого двигуна. Трапилось це за 60 км до аеродрому на висоті 800 метрів. Зазвичай, будь-яка позаштатна ситуація вимагає миттєвого прийняття рішення, і воно повинно бути обдуманим і вірним. Небо права на помилку не залишає, адже на кону – не тільки власне життя пілотів та бойова машина ціною у мільйони, а й життя тих, хто може випадково опинитись на шляху машини, що вийшла з-під контролю, там внизу, на землі...

Як продемонстрував даний випадок, тривожний сигнал не став несподіванкою для екіпажу “сушки” – льотчика 2 класу майора Євгена Булацика та штурмана 3 класу капітана Олександра Трошина. Слід зазначити, що в ході льотної підготовки елемент посадки літака цього типу з одним “умовно несправним” двигуном відпрацьовується щороку, при цьому сам двигун не вимикається, а працює на мінімальних обертах. Льотчик, не вагаючись, вимкнув подачу пального та сам двигун, як це передбачено керівництвом з льотної експлуатації, після чого посадив літак на злітно-посадкову смугу з одним працюючим двигуном.

Завдяки професіоналізму екіпажу, а також вмілим діям керівника польотів



підполковника Дмитра Лапіцького, приземлення літака було виконано професійно і без наслідків, про що наголосив командир бригади полковник Микола Коваленко під час розбору польотів.

Ірина Колонтай.
Фото автора

НАШІ В ЛІБЕРІЇ

“Нас об’єднує одна мета – мир у світі...”

У Ліберії, в базовому містечку 56-го ОВЗ Місії ООН, де командиром полковник Петро Пліс, відбувся “Парад медалей” – церемонія нагородження українських миротворців 18-ї ротації медалями Організації Об’єднаних Націй “За службу миру” як свідчення визнання у світі професіоналізму військовослужбовців ЗС України за їх вагомий внесок у відновлення та підтримання миру і соціально-економічного розвитку в Ліберії.



Привітати українських миротворців із цією знаменною подією завітало понад 70 гостей, серед яких – керівний склад Місії ООН у Ліберії, командування миротворчих контингентів, місцевих органів влади та інші високоповажні особи. Зокрема, Спеціальний представник Генерального Секретаря ООН у Ліберії пані Керін Лендгрен подякувала українцям за сумлінне виконання завдань за призначенням.

– Ми зібралися, щоб відзначити неоціненний внесок особового складу українського окремого вертолітного загону у забезпечення миру та безпеки в Ліберії, – зазначила пані Керін Лендгрен. – Громадяни Ліберії вдячні вам за ту життєво важливу роль, яку ви відіграли при захисті так важко здобутого миру. Адже підтримка миру – це динамічний процес, і коли було поставлене складне завдання щодо переміщення окремої авіаційної групи у Кот-д’Івуар у липні цього року, українські воїни виконали його професійно і без коливань. Ми довіряємо наші життя вам, коли ступаємо на борт ваших вертольотів, де завжди почуваємось комфортно і надійно. Ми завжди злітали і приземлювались благополучно завдяки вашим професійним навичкам, відданості службі та злагодженості. За це я і сама дуже вдячна.

Із вітальними словами також виступили заступник спеціального представника генерального секретаря Місії ООН в Ліберії радник з питань прав людини Самуель Тамрат, Командувач сил Місії ООН в Ліберії генерал майор Леонард Нгонді, Командувач сектору А бригадний генерал Абдулкарім Касіма. В свою чергу, командир 56-го ОВЗ полковник Петро Пліс висловив слова вдячності присутнім гостям за високі відгуки та можливість привітати кожного військовослужбовця за вклад у миротворчий процес в Ліберії.

– Цього року Україна відсвяткувала 22-у річницю її миротворчої діяльності, і Місія ООН у Ліберії завжди залишатиметься вагомою частиною цього, – зазначив полковник Петро Пліс. – Ми пишаємося тим, що нам випала честь виконувати свої обов’язки пліч-о-пліч з нашими колегами з різних країн світу. Та знов і знов засвідчувати те, що Україна – надійний партнер. Нас об’єднує одна мета, і ця мета – мир у світі.

Кульмінацією свята стало вручення високоповажними особами українським миротворцям медалей Організації Об’єднаних Націй “За службу миру”. Після цього командир окремого вертолітного загону полковник Петро Пліс вручив почесним гостям пам’ятні сувеніри.

Згодом дійство продовжилося на місцевому аеродромі, де базується повітряна та спецтехніка українського контингенту. Там гості ознайомилися з можливостями гвинтокрилів, оглянули озброєння та обладнання транспортно-бойових вертольотів Мі-8 та Мі-24. Варто зазначити, що з початку виконання завдань у Ліберії особовим складом 56-го ОВЗ 18-ї ротації українські миротворці провели в африканському небі на вертольотах Мі-8МТ і Мі-24П близько 2140 годин, виконали 1640 польотів, перевезли 7612 пасажирів та близько 74870 кг вантажу.

Руслан Лінник.
Фото автора.

БОЙОВИЙ ВИШКІЛ

Демонстрація

У Міжнародному центрі миротворчості і безпеки відбулося демонстраційне тактичне навчання із залученням підрозділів Сухопутних військ та Повітряних Сил Збройних Сил України, за ходом яких спостерігав Президент України Віктор Янукович.

За замислом навчань, військові мали ліквідувати збройний конфлікт на державному кордоні. При цьому у плануванні та проведенні операції були застосовані новітні форми і способи спільного використання механізованих підрозділів, підрозділів високомобільних десантних військ, авіації та військ протиповітряної оборони.



До роботи в полі і в небі залучили понад 1700 військовослужбовців та 400 одиниць бойової техніки. Авіаційна складова – це 20 літаків, 12 вертольотів, 17 одиниць засобів протиповітряної оборони і два безпілотних літальних апарати. Мета таких масштабних навчань – дослідити ефективність управління вогнем та підрозділами під час ведення спільних бойових дій. Та варто зазначити, що окрім цієї загальної мети, яку перед собою поставило військове керівництво, перед кожним військовослужбовцем, котрі діяли в полі, в бойовій машині чи в окопі, в небі, в літаку чи вертольоті, з парашутом, на аеродромі чи на командному пункті, стояла власна мета – виконати на відмінно своє завдання. Вразити ціль, зайняти рубіж, успішно десантуватися тощо. При цьому військові знали, що за досягненням цієї мети спостерігають Президент України – Верховний Головнокомандувач Збройних Сил України Віктор Янукович, Міністр оборони України Павло Лебедєв, начальник Генерального штабу — Головнокомандувач Збройних Сил України генерал-полковник Володимир Замана, голова Львівської обласної державної адміністрації Віктор Шемчук, сім десятків журналістів та інші гості.



Активна фаза підсумкових навчань розпочалася із команди командира тактичної групи приступити до повітряної розвідки в інтересах ведення рейдових дій.

Повітряну розвідку виконав літак-розвідник Су-24МР на висоті 200 метрів. З метою протидії засобам протиповітряної оборони противника літак виконував протизенітне маневрування та відстріл інфрачервоних пасток. Для ведення розвідки також був задіяний розвідувальний взвод на БРМ-1 та БМП-2. Разом з бойовими машинами діяв особовий склад на квадроциклах. Ця техніка наразі є лише перспективним засобом пересування для розвідувальних підрозділів механізованих та високомобільних десантних військ.

Далі за даними розвідки розпочалася авіаційна підготовка атаки. Бомбардувальна авіація на літаках Су-24М послідовними ударами вразила виявлені цілі. Після бомбардувальників у бій вступила штурмова авіація. Послідовними ударами пар та ланок Су-25 з використанням авіаційних ракет зі складних видів маневру були знищені опорні пункти та інші цілі умовного супротивника. Дії штурмовиків прикривала пара винищувачів Су-27.

У ході авіаційних ударів проводилося придушення РЛС ППО противника з використанням сучасних засобів РЕБ.

Після застосування штурмової авіації та уточнення розвідувальних даних щодо результатів ураження противника в найближчій глибині у бій вступили армійська авіація, яка є основним вогневим засобом ураження військ та об’єктів противника на передньому краї. Ланки вертольотів Мі-24 та Мі-8МТ нанесли удари керованими та некерованими ракетами, а потім ще й бомбові удари.

Артилерійська підготовка атаки розпочалася залпом реактивної артилерійської батареї “Ураган”, яка зосередженим вогнем знищила живу силу противника у визначеному районі, а батарея реактивних систем залпового вогню БМ-21 “Град”, здійснюючи вогневий наліт, нанесла ураження зенітно-ракетній батареї ворога на стартовій позиції. Силами гаубичних самохідно-артилерійських дивізіонів “Акація” та “Мста-С” методом глибокого нерухомого загороджувального вогню було нанесено ураження піхоті противника, що наступала.

Далі начальники артилерії та протиповітряної оборони отримали завдання щодо здійснення вогневого нальоту засобами реактивної та ствольної артилерії для знищення вогневих засобів противника в смузі прольоту тактичного повітряного десанту.

Для висадки десанту використали дві ланки транспортно-бойових вертольотів Мі-8МТ, які під прикриттям ланки ударних вертольотів Мі-24 у визначеній смузі прольоту вийшли у район десантування.

Десантування лівофлангової роти виконали штурмовим способом з зависанням та з використанням стрілецької зброї з борту вертольота. Правофлангова рота здійснила десантування по фалах під прикриттям ударних вертольотів, які використовують бортове гарматне озброєння.

Для підвищення вогневих спроможностей ротних тактичних груп десант був підсилений мінометною батареєю, вогнеметним взводом та взводом стрілків-зенітників, озброєних переносним зенітно-ракетним комплексом “Ігла”, які здійснили десантування посадковим способом. Мінометна батарея після десантування зайняла вогневі позиції для вогневої підтримки десанту, взвод ПЗРК зайняв стартові позиції для протиповітряного прикриття підрозділів десанту.



Після висадки тактичний повітряний десант з ходу стрімко атакував противника, знищив живу силу, вогневі засоби у вказаному районі, захопив визначений рубіж та здійснив його утримання до підходу головних сил.

Після десантування бойові вертольоти підтримували десант, завдаючи удари по противнику, а транспортно-бойові вертольоти повернулися на майданчики базування.

ВІЙСЬКОВА МЕДИЦИНА

“Фіброскан” на службі у вінницьких військових медиків



Віднині лікарі Військово-медичного клінічного центру Центрального регіону, діагностуючи пацієнтів на наявність таких гепатологічних захворювань, як фіброз і цироз, замість біопсії печінки застосовуватимуть надсучасний апарат французького виробництва “Фіброскан”.

3 жовтня у поліклінічному відділенні Військово-медичного клінічного центру Центрального регіону відбулось відкриття кабінету еластометрії. Начальник медичної частини Центру кандидат медичних наук підполковник медичної служби Ігор Мельник, презентуючи громадськості новий кабінет, оснащений сучасною діагностичною апаратурою, зазначив, що діагностичний апарат “FibroScan” – визнаний світовий стиандарт в гепатології.

– Вартість апарата – 680 тисяч гривень. Він був придбаний за кошти, зароблені колективом Центру. Фіброскан – найновіша технологія в неінвазивній діагностиці стану печінки, яка за 10-15 хвилин дозволяє отрмати якісну оцінку еластичності клітин печінки для діагностики фіброзу і цирозу у пацієнтів з різними гепатологічними захворюваннями, – підкреслив підполковник медслужби Ігор Мельник.

Крім того, начальник медичної частини ВМКЦ ЦР додав, що для категрій громадян, які не мають права на безкоштовне лікування у військових медичних закладах Міністерства оборони України, процедура обстеження коштуватиме близько 200 гривень, що у 7-8 разів дешевше за вартість аналогічних послуг в Києві чи, приміром, у Москві.

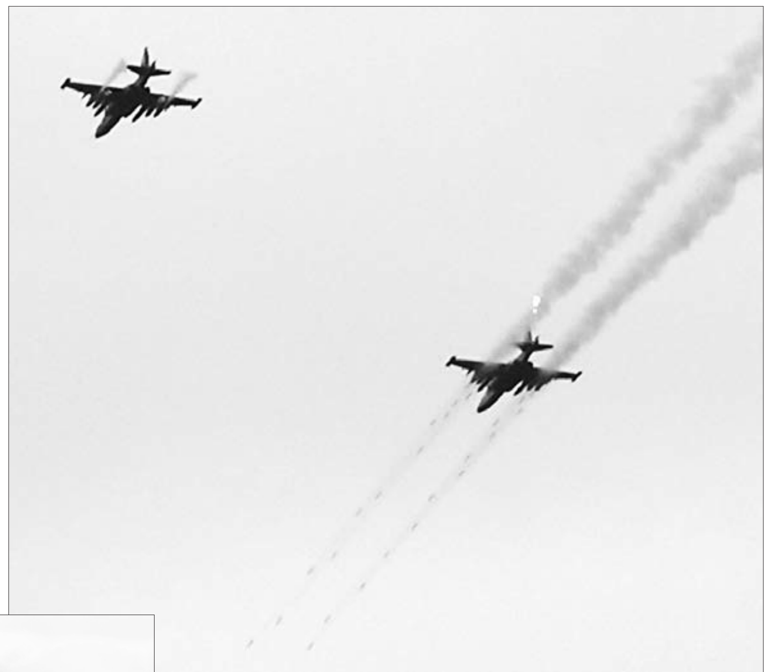
Андрій Агєєв. Фото автора.

вмінь і можливостей

Вогневу підтримку дій десанту також здійснювали мінометна батарея, взвод станкових протитанкових гранатометів СПГ-9 та вогнеметний взвод, на озброєнні якого перебувають реактивні піхотні вогнемети.

Згодом механізована рота, що діяла в ролі головної похідної застави, вийшла на визначений рубіж. Маневр здійснювався на максимальній швидкості і завершився розгортанням у бойовий порядок. Підрозділ з ходу вступив у бій і вразив противника вогнем зі стрілецької зброї та озброєння танків і БМП. Боротьбу з броньованими цілями противника на напрямку дій роти вели сучасні танки Т-64 "Булат", які виконували стрільбу керованими ракетами "Комбат".

Для позначення дій повітряного противника з літака МіГ-29 було скинуто дві освітлювальні авіабомби, які імітують дії засобів повітряного нападу. Повітряні цілі знищили підрозділи зведеної зенітної ракетно-артилерійської батареї, озброєні комплексами "Тунгуска" та "Стріла-10".





Військовослужбовців, які за сценарієм отримали "поранення" в ході бою, евакуювали вертольотом Мі-8, який обладнали в санітарний варіант та одночасно використали для доставки та поповнення боєприпасів підрозділам повітряного десанту. Евакуацію здійснили з окопу із положення зависання вертольота з використанням системи типу "Адаптер" в розташування передової мобільної групи військового мобільного госпіталю для надання кваліфікованої медичної допомоги.

З переходом механізованих і танкових підрозділів в атаку почалась вогнева підтримка військ, які наступають. Артилерія здійснила переміщення за своїми військами за принципом "перекат" та перейшла до підтримки атаки.

Після виконання бойового завдання підрозділи тактичного повітряного десанту зосередились в районі збору, де пройшло завантаження на вертольоти. Повернення десанту виконали транспортно-бойовими вертольотами Мі-8 під прикриттям ланки ударних вертольотів Мі-24. Ударні вертольоти Мі-24 прикривали повернення десанту вогнем бортової зброї, застосовуючи тактичний прийом "карусель".

Далі з метою порушення системи управління військами та зброєю дивізіон БМ-21 "Град" здійснив вогневий наліт на командний пункт бригади противника.

Під час виконання завдань щодо винищувального прикриття дій військ літак Су-27 вступив в повітряний бій на малих висотах з парою винищувачів МіГ-29, зв'язав їх боєм з метою відволікти увагу від основних сил винищувального прикриття.

З метою нарощування зусиль та захоплення важливого об'єкта противника зведеним загоном літаків транспортної авіації Іл-76 та двома Ан-26 було виконано десантування парашутним способом парашутно-десантного підрозділу. Десантники знищили визначений об'єкт і в подальшому захопили та утримували вигідний рубіж до підходу головних сил.

Після завершення навчань Президент України Віктор Янукович нагородив кращих військовослужбовців-учасників навчань пам'ятними відзнаками – годинниками та виступив перед військовими.



Також Президент України відповів на питання представників преси, які спостерігали за ходом навчань. Питання журналіста телеканалу "Інтер" стосувалося призову на строкову військову службу.

– Осінній призов на строкову службу до Збройних Сил став останнім – з 2014 року українська армія переходить на контрактну основу, – заявив Президент України Віктор Янукович. За його словами, на сьогодні 60 відсотків Збройних Сил вже складають контрактники, а з часом їх кількість збільшуватиметься. Водночас Глава держави зазначив, що на підготовку таких військовослужбовців потрібен певний час.

– Звичайний солдат строкової служби за такий короткий термін часу не здатний отримати якісну підготовку. А ми повинні розуміти, що наші бійці у Збройних Силах мають справу з сучасним озброєнням, електронною технікою, – підкреслив Віктор Янукович.

На переконання Президента, перехід на професійну контрактну армію є вимогою сьогодення: "Ми зобов'язані це робити і ми зробимо".

Відповів Президент України і на питання журналіста газети "Крила України". Нашу редакцію цікавили враження Верховного Головнокомандувача Збройних Сил України від навчань та те, як вони будуть фінансуватися в наступному році.

– Ми з року в рік будемо збільшувати фінансування на навчання для того, щоб військові мали можливість і якісно підготуватись, і якісно використовувати можливості наших озброєнь, можливості нашої армії, – сказав Президент.

За словами Глави держави, навчання в Міжнародному центрі миротворчості та безпеки показали напрямки подальшої роботи з удосконалення армії.

– Ми побачили, над чим працювати, що нам треба робити. Будемо працювати з "Укроборонпромом" над вдосконаленням нашої техніки, модернізацією існуючих сьогодні озброєнь, – зазначив Президент.

Владислав Назаркевич.
"Крила України".
Фото автора і Тараса Греня.





Виступ Президента України – Верховного Головнокомандувача ЗС України Віктора Януковича перед учасниками навчань у Міжнародному центрі миротворчості та безпеки

Шановні товариші!

Сьогодні ми побачили професійні дії наших військових, які продемонстрували високий рівень підготовки.

Безумовно, це результат серйозної роботи Збройних Сил України у 2013 навчальному році.

Переконаний, що вже у найближчій перспективі ми суттєво підвищимо боєздатність наших Збройних Сил, професійність їх військовослужбовців та рівень оснащення сучасною бойовою технікою і озброєнням.



Наша мета – побудувати мобільні, добре оснащені та підготовлені Збройні Сили, спроможні адекватно реагувати на сучасні загрози національній безпеці у воєнній сфері.

Саме ця мета і європейські стандарти покладені в основу сьогоднішньої воєнної реформи. Стратегія національної безпеки і Воєнна доктрина України конкретизують її завдання. Практична робота в цьому напрямі вже розгорнута. На початку вересня цього року мною затверджена Державна комплексна програма реформування і розвитку Збройних Сил України на період до 2017 року. Це рішення прийнято після багатьох фахових дискусій та ретельної експертизи, у тому числі Радою національної безпеки і оборони України.

Користуючись нагодою, коротко окреслю її основні завдання та пріоритети.

По-перше, це удосконалення нормативно-правової бази у сфері оборони, що дозволить сформувати надійну юридичну основу для функціонування і розвитку Збройних Сил і сектору безпеки в цілому відповідно до вимог часу.

По-друге, удосконалення системи управління та перехід на міжвидову організаційну структуру.

Воєнною реформою також передбачається трансформація Об'єднаних сил швидкого реагування та Основних сил оборони у Сили постійної готовності та Сили резерву.

Для зміцнення бойового потенціалу Збройних Сил України заплановано провести модернізацію озброєння та військової техніки, закупівлю її новітніх зразків.

І пріоритет буде віддано виробам вітчизняної військової промисловості, якість яких відповідає сучасним світовим стандартам. А це, крім іншого, нові робочі місця і серйозний стимул до модернізації вітчизняної промисловості, освоєння новітніх технологій.

Пріоритетними напрямами при цьому є: створення автоматизованої системи управління, посилення повітряних сил, розвиток військово-морських спроможностей та нарощування мобільності сухопутних сил.

Однією з головних умов створення сучасних Збройних Сил є подальша професіоналізація українського війська. Для цього необхідна злагоджена робота Міністерства оборони не лише із зацікавленими державними органами, але й з громадськими інституціями країни. Ми чітко усвідомлюємо, що основа сучасної армії – це не озброєння, при всій його важливості, а насамперед, офіцери, сержанти і солдати. Високий професійний рівень і належне фінансове, матеріальне і соціально-правове забезпечення військовослужбовців і працівників Збройних Сил – найвищий пріоритет воєнної реформи.

Воєнна реформа є невід'ємною складовою стратегічного курсу на євроінтеграцію. І українські військовослужбовці, як і всі громадяни України, відчують переваги цієї політики.

Сьогодні продовжується поетапне підвищення грошового забезпечення, вже найближчим часом буде суттєво розширене будівництво житла для військовослужбовців, запроваджуються нові сучасні стандарти у їх повсякденній діяльності та побуті.

Кроки, які вже зроблено і буде зроблено найближчим часом, безумовно покращать кадровий потенціал Збройних Сил України та рівень їх підготовки, підвищать престиж та значимість професії військового у нашому суспільстві.

У сьогоднішньому світі боєздатні Збройні Сили – важлива запорука самостійності і суверенітету. Керівництво держави докладе всіх зусиль, щоб наша армія, авіація і флот були готові захистити Вітчизну.

Україну представляє "Укроборонпром"



ДК "Укроборонпром" представив Україну на Міжнародному авіаційному салоні "Aviation Expo/China-2013" (м.Пекін, КНР), який проходив з 25 до 28 вересня. В об'єднаній експозиції "Укроборонпрому" брали участь підприємства, які входять до складу Концерну, зокрема, ДК "Укрспецекспорт", ДГЗП "Спецтехноекспорт", ДП "Укроборонсервіс", ДП "Харківський машинобудівний завод "ФЕД", "Львівський державний завод "ЛОРТА".

"Китай є стратегічним партнером України в сфері військо-технічного співробітництва. Участь в "Aviation Expo/China-2013" надає нам нагоду зміцнити співпрацю з оборонно-промисловим комплексом КНР, організувати нові спільні проекти. Учасники Концерну активно розвивають кооперацію з підприємствами КНР. Найперспективнішими напрямками є суднобудування, авіабудування та високоточна зброя. Ми готові до поглибленої співпраці з Китаєм", – заявив Генеральний директор ДК "Укроборонпром" Сергій Громов.

На організованому ДК "Укроборонпром" стенді було представлено інформаційні та рекламні матеріали щодо можливостей підприємств оборонно-промислового комплексу України у сфері розробки, виробництва, ремонту і модернізації авіаційної техніки, авіаційних систем та обладнання.



Китайський L-15 з українськими двигунами

Китай до кінця року має намір експортувати перші шість навчально-тренувальних літаків L-15 з українськими двигунами. Про це повідомив генеральний менеджер Китайської корпорації по імпорту та експорту авіатехнологій (CATIC) Ма Чжипін. "Робота з підготовки поставок L-15 у деякі африканські країни йде нормально, і, як очікується, до кінця цього року буде офіційно відвантажено шість літаків", – сказав Ма Чжипін.

Україна-КНР: співпраця в авіабудуванні



Під час візиту в Китай української урядової делегації Перший віце-прем'єр-міністр України Сергій Арбузов і Віце-прем'єр-міністр КНР Ван Ян обговорили перспективи розвитку економічного партнерства двох країн.

Зокрема, сторони домовилися про співробітництво в сфері літакобудування з подальшою поставкою літаків на китайський ринок та в інші країни. Проект такого співробітництва передбачає розробку і спільне виробництво в КНР середнього транспортного літака, спроектованого на основі Ан-178, спільну розробку та виробництво службових адміністративних літаків, поставку Україною пасажирських літаків сімейства Ан-148 і Ан-158 китайським авіакомпаніям, а також участь української сторони в модернізації літаків, які експлуатуються у Китаї.



"Укроборонпром" поставить в Китай агрегати, комплектуючі та запчастини до авіатехніки



Китай є лідером серед держав Азіатсько-Тихоокеанського регіону – споживачів продукції та послуг українського ОПК. Про це заявив заступник Гендиректора "Укроборонпрому" Максим Глущенко. Він наголосив, що Концерн і надалі зміцнюватиме стратегічні взаємини між Україною і Китаєм у сфері ОПК та ВТС. Глущенко відзначив авіабудівну, бронетанкову та суднобудівну галузі, які останні 5 років є ключовими для двостороннього співробітництва України і Китаю.

За його словами, підприємства Концерну наразі опрацьовують низку перспективних проектів з китайськими партнерами щодо поставок техніки військового і спеціального призначення до Китаю, зокрема агрегатів, комплектуючих та запасних частин до авіаційної та бронетехніки. Також М.Глущенко відзначив наявність в Україні сучасних технологій в авіаційній і суднобудівній галузях, а також сфері ППО, які можуть бути спільно реалізовані.

Авіаційна кооперація для ринку третіх країн

В рамках "Aviation Expo/China-2013" відбулася зустріч заступника Генерального директора ДК "Укроборонпром" Максима Глущенка з директором Авіаційної індустріальної корпорації Китаю (AVIC) Лінь Зуоміном.

Були обговорені питання розширення співробітництва між корпорацією "AVIC" та підприємствами Концерну. Досягнута домовленість про прискорення співробітництва у реалізації поточних двосторонніх проектів, а також визначено низку перспективних проектів.

Сторони визначили принципи двосторонньої кооперації щодо можливості спільного виготовлення продукції та просування її на ринки третіх країн.

Досягнуто домовленість про підписання рамкової угоди, у якій буде закріплено перспективні напрямки співпраці. Відповідний проект документа ближчим часом буде передано китайській стороні для погодження.

Також у рамках салону на об'єднаному стенді підприємств Концерну відбулася зустріч представників Укроборонпрому із заступником гендиректора Корпорації "Китайські авіаційні технології" (China Taly Aviation Technologies Corp.) Під час переговорів було розглянуто питання щодо постачання до Китаю авіаційної техніки українського виробництва та подальшого її обслуговування на території замовника.

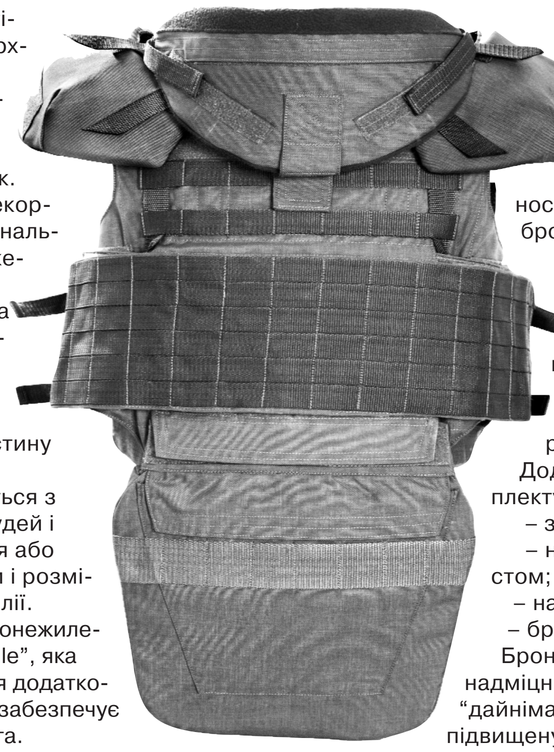
Довідково:

Авіаційна індустріальна корпорація Китаю (AVIC) – найбільша державна компанія КНР, що спеціалізується на авіаційній промисловості. AVIC – один зі світових лідерів у галузі авіабудування. Займається виробництвом та експортом авіаційної продукції, обміном та імпортом технологій та авіаобладнання. Має представництва та дочірні компанії у понад 40 країнах світу.

МАКСИМАЛЬНИЙ ЗАХИСТ

В Україні розробили бронежилет “Бронекорсар” модульного типу

Українське науково-виробниче підприємство “ТЕМП – 3000” розробило принципово новий бронежилет “Бронекорсар” модульного типу. Бронежилет “Бронекорсар” має підвищену площу захисту, що забезпечує максимальний захист тіла людини.



Бронежилет має оригінальне кріплення на поверхні жилета – захист шиї, обличчя і плечей, які кріпляться за допомогою ремінних стрічок, текстильної застібки і пряжок.

У бронежилеті “Бронекорсар” використаний оригінальний крій балістичних пакетів, які максимально перекривають з’єднання на плечах, талії, а також пакет захисту спини збільшений по нижньому краю, що максимально захищає поперекову частину людини.

Бронежилет складається з двох частин – захист грудей і спини, які роз’єднуються або регулюються за зростом і розміром в ділянці плечей і талії.

На верхньому чохлі бронежилета пришита система “Molle”, яка дає можливість кріплення додаткового обмундирування та забезпечує регулювання бронежилета.

Матеріал, колір зовнішніх чохлів, наявність кишень – за бажанням замовника.

Бронежилет має внутрішні кишені грудей і спини для носіння пластин жорсткої броні.

З внутрішньої сторони грудей і спини виріб має по всій ширині роз’єм для комплектації бронежилета гнучкими балістичними пакетами, які знаходяться у водонепроникному конверті.

Додатково Бронежилет комплектується:

– знімним протектором паху;

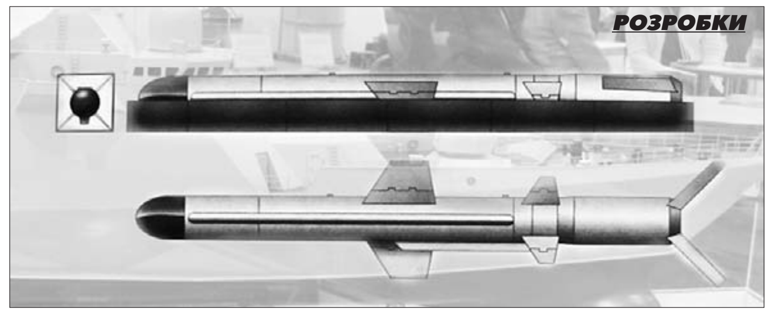
– накладним плечовим захистом;

– накладним захистом шиї;

– бронепластинами.

Бронежилети, виготовлені з надміцного тканинного матеріалу “дайніма”, мають полегшену вагу і підвищену кулестійкість.

РОЗРОБКИ



В Україні почалося виробництво дослідних протикорабельних ракет

В Україні почалися роботи з виробництва першої дослідної партії протикорабельних ракет для проведення державних випробувань. Передбачається, що в процесі створення буде залучена велика кількість українських підприємств для створення планера ракети, систем наведення і двигуна.

Державне Київське конструкторське бюро “Луч ” призначено керівником проекту створення нової протикорабельної ракети корабельного, наземного та повітряного базування.

Перспективні ракети будуть розміщуватися в транспортно-пускових контейнерах з розмірами 5300x600x600 мм. Довжина самої ракети з прискорювачем – 5050 мм. ТПК з ракетою з хрестоподібним складним крилом може розміщуватися на наземних, морських чи повітряних носіях.

Приблизні терміни виробництва та тактико-технічні характеристики на даний момент засекречені.

ПЕРСПЕКТИВИ

Держвипробування Ан-70 завершаться до літа 2014 року



Спільні російсько-українські державні випробування військово-транспортного літака Ан-70 завершаться у першому півріччі 2014 року, після чого може бути прийняте рішення про постачання цієї машини у ВПС РФ. Про це повідомив РІА “Новини” генконструктор державного підприємства “Антонов” Дмитро Ківа.

“У першому півріччі наступного року ми ці випробування закінчимо. Сподіваємося, що за їхніми результатами Міноборони РФ прийме рішення про закупівлю Ан-70, тому що такі попередні домовленості були досягнуті”, – сказав він.

Ківа нагадав, що цей літак був представлений на МАКС-2013 і “чудово себе там показав”.

Ан-70 належить до нового покоління середніх військово-транспортних літаків короткого зльоту і посадки. Цей літак може перевозити всю номенклатуру аеромобільної військової та інженерної техніки практично всіх армій світу і доставляти її на малопідготовлені ґрунтові майданчики, тобто безпосередньо до місця проведення операції.

Згідно із розрахунками, Ан-70 зможе базуватися на гірських аеродромах, розташованих на висоті до 3 тисяч метрів над рівнем моря.

НА ОЗБРОЄННЯ

Керамічна броня для бронетехніки



Розвиток ефективних бронебійних патронів для стрілецької зброї вимагало вжиття заходів з підвищення захисту неброньованої і легкоброньованої техніки.

Зараз у світі активно ведеться розробка нових типів захисту та бронювання, і однією з перспективних тем є керамічна броня. Українські розробники не залишилися осторонь і також розпочали освоєння цієї технології, хоч і з дяким запізненням.

Так, в Україні створено керамічну броню, призначену для захисту техніки та особового складу, розташованого в ній, від кулі типу Б-30 калібру 12,7 і 14,5 мм з будь-якої дистанції. Необхідний захисний ефект досягається за рахунок конструктивних особливостей нової броні, що складається з декоративного (верхнього, першого, фронтального), дроблячого (другого) і затримуючого (третього) шарів.

Дроблячий – відхиляючий шар представляє собою своєрідну кристалічну решітку – систему з керамічних елементів, пов’язаних між собою “пружинками” з полімеру. Нижній (затримуючий) шар виконаний зі сталі, сплавів або композитів. Також застосування подібної броні дозволяє проводити ремонт і відновлення у польових умовах, шляхом заміни пошкоджених панелей на нові.

За результатами випробувань запропоновані реальні напрямки модернізації легкоброньованої техніки, яка була у використанні. Навішування на її корпус дроблячого шару дисперсно-композиційної броні дозволить, при незначному обважненні машини, забезпечити її захист від бронебійних куль.

ЛІТАКОБУДУВАННЯ

Літак Ан-178 буде готовий у 2014 році

За прогнозами експертів, виробництво транспортного літака Ан-178 може розпочатися у 2014 році. Таку думку висловив радник директора Державного підприємства “Харківський машинобудівний завод ”ФЕД” Володимир Дерлюк.



“Ан-178 – це машина, яка на сьогодні ще не випускається, вона поки не серійна і зараз проходить випробування. Думаю, його виробництво на державному підприємстві “Антонов” за сприятливих умов може початися в 2014 році, тоді ж ми і почнемо виготовляти агрегати для цих літаків”, – сказав Дерлюк.

За його словами, кількість комплектів, які буде виготовляти ФЕД для Ан-178, залежить від того, скільки літаків буде виготовлено.

“Наше підприємство давно співпрацює з ДП “Антонов” – ставимо агрегати на літаки Ан-148, Ан-158, на літак Ан-74 також. Тому це – продовження нашої співпраці”, – сказав Дерлюк.

Він зазначив, що крім ДП “Антонов” ФЕД також співпрацює із запорізьким двигунобудівним підприємством “Мотор Січ”, куди поставляється приблизно 40 % продукції ФЕД.

ДП “Харківський машинобудівний завод “ФЕД” входить до складу державного концерну “Укроборонпром”.

Нагадаємо, на 50-му міжнародному авіакосмічному салоні “Ле Бурже– 2013” (Франція) генеральний конструктор ДП “Антонов” Дмитро Ківа заявив, що новий транспортний літак Ан-178 полетить у 2014 році. За його словами, “Антонов” працює над транспортним варіантом Ан-178 з максимальною вантажопідйомністю 18 тонн і дальністю польоту 4 тис. км. Він додав, що Ан-178 схожий за силуетом вантажної кабіни на літаки С-160 і Ан -12, але буде випереджати їх за льотними характеристиками.

Вимірювання, що зміцнюють обороноздатність



Рівно 20 років тому було створено службу метрології та стандартизації Повітряних Сил Збройних Сил України. З моменту свого заснування вона стала невід'ємною складовою військ та провідною структурою військової стандартизації Повітряних Сил. За цей час колектив служби здійснив чималий обсяг робіт щодо забезпечення боєготовності виду, підтримання високого рівня безпеки польотів, боєготовності озброєння і військової техніки.



Начальник служби метрології та стандартизації Повітряних Сил Збройних Сил України підполковник Сергій Заїка

Трохи історії

Сучасна служба метрології та стандартизації управління технічного забезпечення логістики Командування Повітряних Сил Збройних Сил України була сформована на початку 90-х років минулого століття на фондах метрологічної служби 24-ї Повітряної армії Верховного головного командування Військово-повітряних сил колишнього СРСР. На той час метрологічне забезпечення військових частин ВПС ЗС України здійснювалось силами та засобами бази вимірювальної техніки, що у місті Вінниці, та чотирма підпорядкованими метрологічними лабораторіями у містах Львові, Кривому Розі, Харкові й Одесі. Першим начальником метрологічної служби було призначено полковника Геннадія Папуша.

У 2002 році метрологічну службу Головного командування Військово-Повітряних Сил було перейменовано у службу метрології та стандартизації. А після створення Повітряних Сил Збройних Сил України у 2004 році, служба метрології та стандартизації увійшла до складу логістики Командування Повітряних Сил.

Будні

– На сьогодні існує система стандартизації та метрологічного забезпечення, спроможна гарантувати точність вимірювань на зразках озброєння та військової техніки авіації, зенітних ракетних і радіотехнічних військ, військ зв'язку та радіотехнічного забезпечення, медичного обладнання тощо, – розповідає начальник служби метрології та стандартизації Повітряних Сил Збройних Сил України підполковник Сергій Заїка. – Нині наші фахівці виконують завдання щодо калібрування (повірки) і ремонту зразків військової техніки Повітряних Сил ЗС України, забезпечення належного рівня єдності вимірювань, функціонування еталонної бази, ефективної діяльності системи охорони праці. Важливе місце у цій діяльності відведене підготовці та перепідготовці фахівців-метрологів, освоєння ними суміжних спеціальностей, адже складна техніка потребує і висококваліфікованої обслуги.

Головною особливістю діяльності служби метрології та стандартизації Повітряних Сил ЗС України є те, що в арсеналі Повітряних Сил знаходяться сучасні і високотехнологічні зразки озброєння та військової техніки (літальні апарати, зенітні ракетні комплекси, радіолокаційні станції, кероване ракетне озброєння та інша військова техніка). Це обумовлює кількість і складність контролю параметрів за допомогою засобів вимірювальної техніки військового призначення.

Для виконання цього вкрай важливого і відповідального завдання служба метрології та стандартизації Повітряних Сил має досить серйозний потенціал – як ресурсний, так і людський. Організаційно вона складається з органу військового управління, служб метрології і стандартизації з'єднань, військових частин, навчальних закладів, навчальних наукових та випробувальних центрів Повітряних Сил. Забезпечує увесь цей складний процес виробнича складова – бази метрологічного забезпечення, лабораторії, майстерні, пункти вимірювальної техніки, контрольно-перевірочні обслуги. Разом – 24 військових метрологічних стаціонарних та 33 пересувні лабораторії.

10 жовтня, згідно з Указом Президента України № 910/2002 від 8 жовтня 2002 року, у нашій державі щорічно відзначається професійне свято – День працівників стандартизації та метрології. Як йдеться у даному документі, свято започатковане, враховуючи вагомий внесок працівників сфери стандартизації та метрології у розвиток економіки нашої держави…

Варто відзначити й наукову складову, яка підтримується і розвивається зусиллями метрологів-науковців кафедри метрології та стандартизації Харківського університету Повітряних Сил ім. Івана Кожедуба під керівництвом доктора технічних наук, професора, полковника Володимира Кононова, а також наукових співробітників наукового центру ХУПС; Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України.

Загалом, служба метрології та стандартизації Повітряних Сил – це близько півтори сотні фахівців-метрологів, серед яких майже 30 представниць прекрасної статі.

Сьогодні метрологічне забезпечення – важлива складова будь-яких заходів в рамках бойової підготовки. Так, фахівці-метрологи залучались до широкомасштабних навчань "Артерія-2007", "Взаємодія-2010", "Адекватне реагування-2011", "Перспектива-2012"; до бойових стрільб на полігонах Чауда та Ашулук, а також до антитерористичного прикриття об'єктів під час проведення чемпіонату з футболу "Євро-2012". Окрім того, фахівці-метрологи Повітряних Сил забезпечують підготовку окремих вертолітних загонів місій ООН у Ліберії та Конго, які формуються на базі підрозділів армійської авіації.

До речі, підлеглі підполковника Сергія Заїки здійснюють метрологічне забезпечення не тільки військових частин та установ Повітряних Сил. Очолювана ним служба тісно і плідно співпрацює з відповідними службами Військово-Морських Сил та Сухопутних військ Збройних Сил України, Державної прикордонної служби України, Міністерства внутрішніх справ, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, підприємств промисловості, які виконують роботи в інтересах Повітряних Сил в рамках державного оборонного замовлення, а також з Центральним органом виконавчої влади у сфері метрології та його територіальними метрологічними структурами.

Свято на "вулиці" метрологів

За особистий внесок у розвиток системи метрологічного забезпечення Збройних Сил України фахівці-метрологи Повітряних Сил були заохочені Верховною Радою України, Міністром оборони України, начальником Генерального штабу – Головнокомандувачем Збройних Сил України, начальником Озброєння Збройних Сил України, командувачем Повітряних Сил Збройних Сил України, заступником командувача з логістики – начальником логістики Командування Повітряних Сил Збройних Сил України, а також посадовцями органів місцевого самоврядування. А за підсумками 2009, 2011 і 2012 років служба метрології та стандартизації Повітряних Сил була визнана кращою у Збройних Силах України серед видових служб.



– Із чималого колективу нашої служби важко виділити кращих фахівців, адже усі вони – професіонали з великої літери, – не без гордості говорить начальник служби метрології і стандартизації підполковник Сергій Заїка. – Тому, насамперед, хотів би відзначити наших ветеранів, які багато десятиліть присвятили цій важкій і, в той же час, відповідальній справі. Серед них – Олександр Міхеєв, інженер відділення повірки та регулювання радіотехнічних та спеціальних засобів вимірювання. На своєму "бойовому посту" ця людина знаходиться от уже 51 рік. Ще один заслужений ветеран – інженер відділення ремонту засобів вимірювання Володимир Курильчик, у якого за плечима майже чотири з половиною десятиліття стажу за фахом. Значний внесок у розбудову метрологічного забезпечення Збройних Сил України зробили інженери Ірина Грищук, Валентина Кудрявцева, Наталія Рейда, Роман Адаменко, Анатолій Антоненко, Василь Копаниця, Олександр Литвишко, Юрій Марохін, Вадим Тареєв, Анатолій Котов та інші працівники Збройних Сил України. Це наш справжній "золотий фонд". Хотів би також відзначити підполковника Олександра Дзямана, колишнього начальника служби метрології і стандартизації Повітряного командування "Південь" (служба, яку він очолював до 2012 року, за підсумками 2008-го, 2010-го та 2011-го років, була визнана кращою серед служб метрології і стандартизації Повітряних командувань), чинних начальників служб метрології і стандартизації військових частин капітанів Євгена Григоренка, Сергія Утюжка та Олександра Жиліна, старшого лейтенанта Артура Горошкіна, інших військовослужбовців та працівників, завдяки чиїй праці було досягнуто основну мету – підтримання єдності вимірювань на рівні, достатньому для виконання Повітряними Силами завдань за призначенням. Причому, зроблено це було в непростих умовах нестабільного та недостатнього фінансування і ресурсного забезпечення…



Головним мірилом роботи фахівців служби завжди вважалося досягнення високої ефективності застосування озброєння та військової техніки, підтримання їхніх бойових та експлуатаційних властивостей. Сьогоднішнє покоління метрологів Повітряних Сил вдячне своїм попередникам за залишену спадщину, гордиться славною історією, шанує військові традиції і з впевненістю дивиться у майбутнє.

І нехай дехто вважає, що світ, у якому все підпорядковано стандартам, нудний і тьмяний, позбавлений романтики та гармонії, це жодним чином не засмучує представників цієї по-своєму цікавої професії. Адже, як не дивно, в основі усього сучасного світу лежить та сама "стандартна" математика – від поширення вірусів і до польотів у далекі галактики. І в цьому є своя гармонія.

Андрій Яцик.
"Крила України".

Стрибки з парашутом з кожним роком стають все популярнішими. Але наскільки безстрашною має бути жінка, щоб зробити парашутизм своєю професією?

ДОСЯГНЕННЯ ОСОБИСТОСТІ

“Найскладніше в парашутному спорті - не кинути все після невдачі”



“У мене вся сім’я “парашутна”. Одного разу ми разом з сином стали абсолютними чемпіонами України...”

Ірина Корчмар – мила, чарівна жінка. Побачивши і поспілкувавшись з нею вперше, ніколи і не скажеш, що вона зробила більше п’яти з половиною тисяч стрибків з парашутом і стала майстром спорту України міжнародного класу... Ірині пощастило двічі – парашутизм допоміг їй створити “повітряну” , “чемпіонську” сім’ю. Дитина в такій сім’ї теж народилася не звичайною: маленький Петя потрапив у аналоги Книги рекордів Гіннесса як найменший парашутист – він стрибнув з парашутом всього в 9 років.

– До неба прагнули з дитинства?

– Ще в шкільні роки я зважилася знайти аероклуб в Одесі, де жила в той час. Свої перші три стрибки зробила в десятому класі, через півроку занять в аероклубі. Стрибати дуже сподобалося, хоча кожен стрибок тоді був для мене боротьбою зі страхом зробити крок у порожнечу. З тих пір пройшло більше 30 років, але свої перші стрибки я, звичайно ж, не забуду. Я тоді взагалі перший раз піднялася в небо на літаку, плюс опинилася без



будь-якої опори, просто підвішеною під куполом парашута, і навколо тиша, десь далеко внизу аеродром і все місто – це вражає...

– А всерйоз про парашутний спорт коли задумалися?

– Цілеспрямовано займатися парашутним спортом я стала завдяки своєму чоловікові Петру, з яким познайомилася в аероклубі (він тоді був уже чемпіоном України з парашутного багатоборства), і тренеру Івану Лабаю, котрий виховав чимало майстрів спорту.

– Народилися Ви в Москві, але своїм рідним містом давно вважаєте Вінницю. Як так вийшло?

– У Вінницю я перевелася служити ще в 1997 році. З тих пір вона стала для мене рідним містом. В останні роки служила у Повітряних Силах старшим інструктором спортивної команди з парашутних видів спорту. Зараз служу у військовій частині А0549.

– Кількість стрибків вже, напевно, тисячами рахуєте?

– Можу назвати практично точну цифру – 5800 стрибків. Всі стрибки – різні, складно виділити якийсь один. Багато було емоційних стрибків, багато складних.

Особливо складно стрибати, коли відчуваєш велику відповідальність, наприклад – на міжнародних змаганнях. А впоратися – то потрібно не тільки з хвилюванням, але і з постійно змінюваними погодними умовами.

– А яка максимальна висота, з якої Ви стрибали?

– Це 5700 метрів – рекорд України 1999 року з великих формацій (зібрана фігура в повітрі з 26 парашутистів).

– Сім’я до спорту не ревнує?

– Сім’я у мене парашутна, тому про ревнощі до спорту не йдеться. Наш син – майстер спорту. А в 2008 році ми з ним разом стали абсолютними чемпіонами України. І так буває...

– А що за історія з Книгою рекордів Гіннесса?

– Насправді, його стрибок тільки зафіксований в аналогах Книги Гіннесса. Але була відповідь від організаторів, що поки не відкрита така категорія – найменше число років при здійсненні самостійного стрибка. Було це ще у 1994 році. Петі було тоді 9 років і 10 міс. Стрибав з парашутом Д-1-5У. Підвісну систему тато йому спеціально підганяв. Стрибнув відмінно, просто він все своє життя провів на аеродромах серед парашутистів і льотчиків. Тому не дивно, що швидко навчився добре стрибати як спортсмен високого рівня.

Закінчення на 15 стор.

МІЖНАРОДНА СПІВПРАЦЯ

У небі над Балтикою

Днями в рамках сумісних навчань над акваторією Балтійського моря “Пильне небо – 2013” в повітря піднялися літаки Північноатлантичного альянсу та... Російської Федерації. За легендою навчання, російські та польські авіатори перехоплювали захоплений терористами літак із заручниками на борту.

...Польський військовий транспортник, що виконує роль порушника, зникає з радіоефіру і, за вимогою “терористів”, бере курс на Санкт-Петербург. Винищувачі F-16 польських ВПС реагують миттєво: беруть транспортник у “кліщі”. Їхнє завдання – переконати “терористів” посадити літак. Над Балтійським морем до F-16 приєднуються російські Су-27, адже у плани “терористів” входить перетин кордону Російської Федерації. Маневруючи, винищувачі легко змінюють один одного й продовжують супроводжувати літак. За усім дійством спостерігають координаційні центри країн НАТО та Російської Федерації, які чергують в цілодобовому режимі.





– Безпосередніми учасниками навчань є координаційні центри. Один із них – “Росія – НАТО”, знаходиться в Москві. Також залучаються і локальні координаційні пункти ще в декількох містах Росії, – говорить заступник керівника апарату Національного атитерористичного комітету РФ Євгеній Потапов. – В процесі роботи ми активно взаємодіємо із нашими партнерами по НАТО – в Польщі, Туреччині та Норвегії.

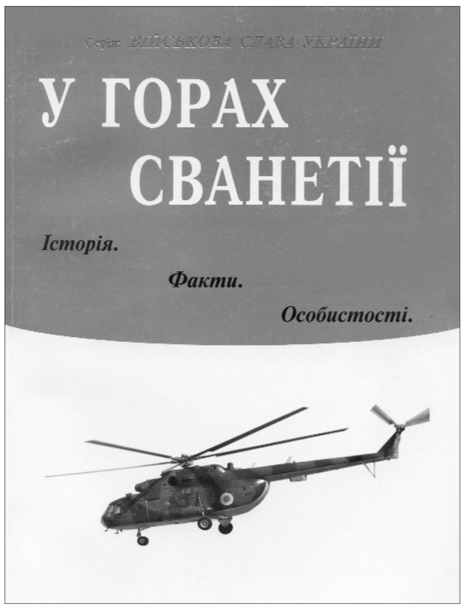
Як зазначають організатори, головна мета російсько-польських навчань – не допустити терористичних атак, як наприклад у Сполучених Штатах 11 вересня. Важливо, щоб у критичних ситуаціях якомога більше країн-сусідів працювали у взаємодії і мали налагоджену систему обміну інформацією. Як це, зрештою, відбулося цього дня. Тож учасники “Пильного неба” залишилися задоволені проведеною операцією, і навчання, на думку міжнародних експертів, пройшли успішно.

Такі міжнародні навчання щороку проводяться і в Повітряних Силах Збройних Сил України з метою перевірки чергових сил з протиповітряної оборони держави. Вони покликані виробити єдиний механізм взаємодії військ та сил в різних позаштатних ситуаціях як на сухопутному, так і морському кордоні країн-учасників. Україна, як і Російська Федерація, давно бере участь у подібних навчаннях як із країнами НАТО, так із північними сусідами. Інша річ, що це інколи викликає певний медійний резонанс. Згадаймо лише навчання в Криму та на Миколаївщині, коли за участю певних політичних сил їх намагалися зірвати.

На прикладі “Пильного неба” ми бачимо, що Росія в черговий раз демонструє свою співпрацю у військовій сфері з країнами НАТО і навіть залучає до широкого висвітлення ходу навчань з десяток центральних телеканалів країни (а на борту “захопленого” польського транспортника працювало “ОРТ”).

Побачити та зрештою оцінити співпрацю російських та польських льотчиків могла й спільна українська делегація від Украероруху та Повітряних Сил Збройних Сил України, яку на навчання запросили у ролі спостерігача. Українці знаходилися на базі згаданого координаційного центру у Москві і мали змогу спостерігати за діями пілотів через засоби об’єктивного контролю. Як зазначив начальник Центру аеронавігаційного забезпечення Збройних Сил України полковник Іван Романенко, українська делегація почерпнула багато цікавого із цього навчання та планує виступити з ініціативою відвідування українськими фахівцями й інших координаційних центрів, особливо країн НАТО. Адже із росіянами у нас і так багато спільного, тож хотілося б побачити досвід й організацію бойової роботи західних країн.

Юрій Ігнат. “Крила України”.

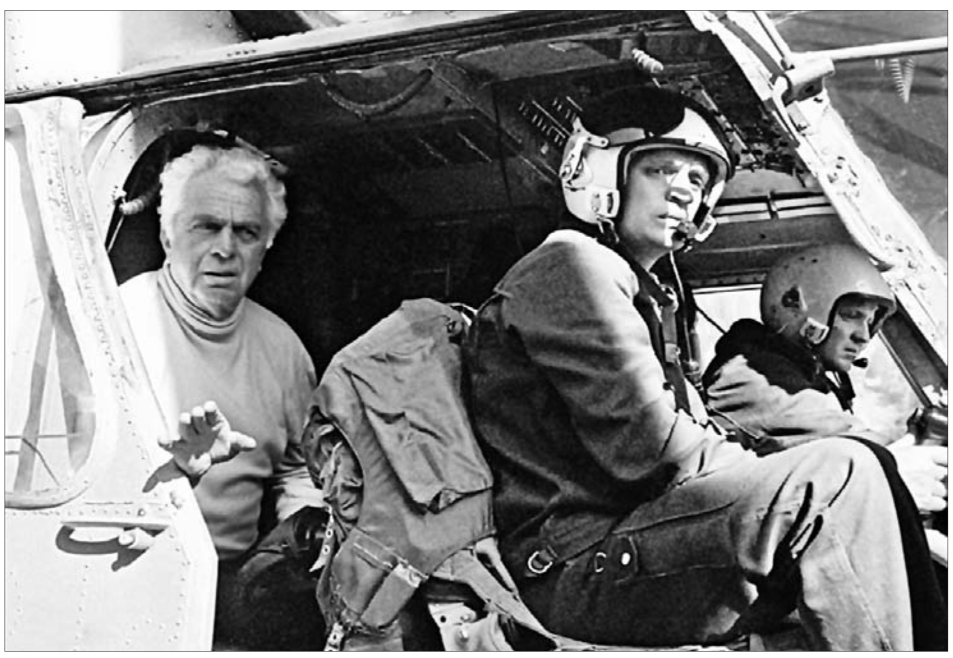


Перша місія:

Продовження. Початок у № 39.

Перед тим з грузинського боку вже працювало три Мі-8Т. Але їм не вистачало потужності для роботи в таких складних умовах. Рятували не більше, ніж 10 осіб, а на допомогу чекали тисячі. Вся надія була лише на потужніші українські вертольоти.

Уже в перший день, після виснажливого перельоту до кавказької країни, як тільки в Кутаїсі отримали пальне, українські Мі-8МТВ одразу парами вилетіли на перевал. Дорогу їм показували грузинські вертольоти. В цей день виконали кілька вильотів: на відновлення навичок польотів у горах та п'ять вильотів до евакуаційних майданчиків.



Маршрут повітряного руху всі українські екіпажі мали один: від Кутаїсі – й через Кодорійський перевал, далі – в гори, а вже від цієї умовної прямої по обидва боки шляхи вертольотів розходилися по гірських майданчиках. Першим пунктом призначення екіпажу майора Олександра Харіна став майданчик поблизу селища Ажарі. Через два перевали вертоліт сорок п'ять хвилин летів над горами, аж доки українські льотчики не побачили маленький клаптик відносно рівної поверхні під невеличким нахилом до вузенької гірської річки. Заходячи на посадку, відмітили скупчення людей на землі. Сіли. Хто біжить до вертольота, хто йде. Більшість людей – озброєні. Навіть підлітки – з автоматами, що тягнуться за ними прикладами по землі. Вийшли з кабіни. До вертольота підійшов бородань з автоматом на плечі, стволом донизу. Ламаною російською пояснив, що потрібно перелетіти трохи далі, за гору – мовляв, там люди.

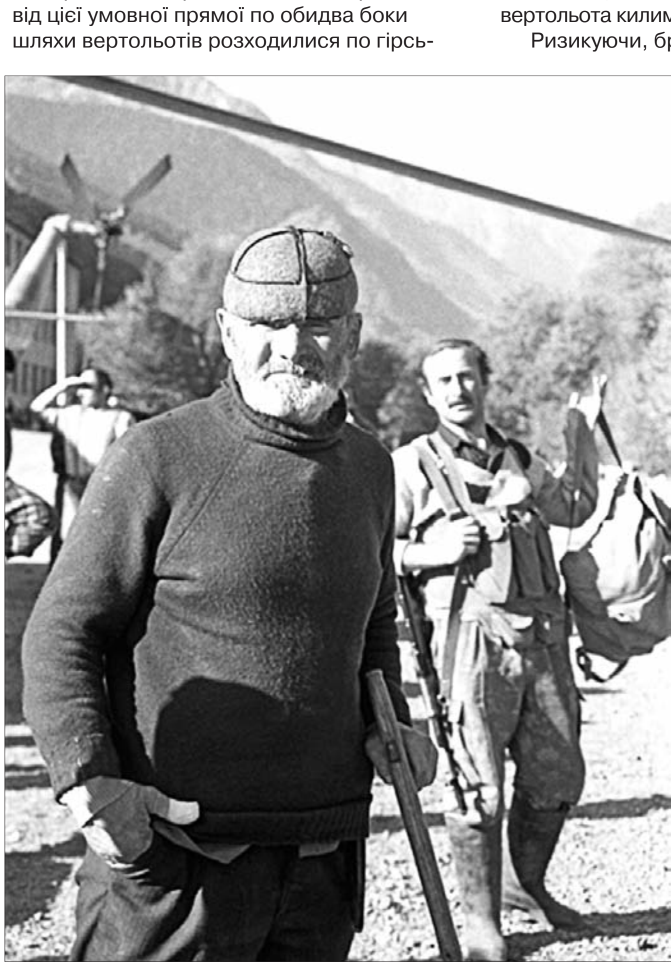
– А хіба тут немає людей? – пробує заперечити командир.

Тієї ж миті ствол "калашникова" в руках грузина (чи то абхаза, а може, свана? Важко українцеві їх розпізнавати…) націлився в живіт командирові. Найкращим виходом стала дипломатична розв'язка. Мовчки екіпаж повернувся до кабіни, за ними увійшов грізний бородань із сином, та без зайвих непорозумінь командир перелетів туди, куди вказав кавказець.

Тут дійсно було дуже багато людей – з речами і без, жінок і чоловіків, дітей та аксакалів. Поки вони завантажувались, стоячи займаючи місця на борту, борттехніки вартували під рульовим гвинтом. Двигун не вимикали: обмаль часу.Біженці плакали, кричали, лізли одне вперед одного. Хтось ніс дитину, інший – баул з речами, а хтось пропихав до вертольота килими, газову плитку...



Ризикуючи, брали на борт 36 пасажирів із речами. Ризик був, зважаючи на те, що "пустих" пасажирів можна було брати на дванадцять чоловік менше, а з вантажем... Поранених на ношах вертоліт бере на борт 12 – ось і вся арифметика…



Мі-8 ледь відривався від майданчика. Точніше сказати буде так: відірвався й злетів без особливих проблем, але як тягнули через перевал!..

А за перевалом – інші борти, що летять із аеропорту. І як у таких умовах розійтися? Ясна річ, керівництво польотами, штурманська служба працюють. Але де вони працюють? На аеродромах: в Кутаїському аеропорту, в Мінеральних Водах, Тбілісі, напівзруйнованому Копітнарі. Та штурмани й КП – не чарівники, щоб бачити крізь гори. Ось і доводилося вдаватись до найпростіших способів навігації: летіли, орієнтуючись візуально, а при підході до перевалу – шукали в радіоефірі колег. І летять позивні:

– Я двадцять другий! Підходжу до нижнього перевалу! Хто мене чує?

Спочатку ефір мовчить або тріскотить природними перешкодами, а згодом зустрічний борт відкликається:

– Я вісімнадцятий, вас чую нормально, підходжу до верхнього перевалу, йду на Чубері.

– Добре, вісімнадцятий, розходимося лівими бортами.

Так чи приблизно так триває короткий діалог.

Та були "запитання іншого характеру": чому працюють самі жінки, де чоловіки? Джигіти з автоматами та без них мирно курять біля вертольота:

– Чому ж самі жінки працюють? Це ж до ночі буде!..

– Панимаеш, дарагой, не мушское єта дела – женскае.

Чужа країна, чужі порядки…

10 жовтня перевал ще вкривали потужні хмари. Тому рятували тих людей, які його перетнули. Наступного дня запрацювали вже "по повній програмі": на перевалі та за ним.

Літати довелось в непростих умовах. Перевищення над рівнем моря сягало 2300 метрів. Височезні дерева додавали проблем. Люди вирубували більш-менш завширшки 50х50 метрів, що давало змогу більш оперативно рятувати потерпілих. 4-5 заходів – на майданчики, наступний, із залишком 1100, – в Кутаїсі, заправлятись, і так – далі, до заходу. Висаджували біженців у пригірських районах Грузії, де вже очікували автобуси. Згодом кількість майданчиків збільшили, площі – розширили.

З днями розширилось і коло завдань. Разом із пошуком і рятуванням українські вертолітники частіше доставляли гуманітарну допомогу та їжу постраждалим.

Прямо на місці надавали першу медичну допомогу. На собі переносили хворих і знесилених людей у салон вертольота. Картина біди, яку побачили вертолітники вже безпосередньо на місці, просто шокувала їх. Учасники подій одноголосні в оцінках – таке словами важко передати.

Тільки за перший день було врятовано більше 570 чоловік. На другий – ще 2162. П'ять днів відпрацювали в грузинському небі і на землі українські військові авіатори. Працювали не лише в складних умовах, але і в напруженому часовому ритмі. Підйом – о четвертій ранку. Початок польотів – о шостій. Відбій – пізно ввечері. За день здійснювали по 4-5 вильотів, і так п'ять діб. Організаційні питання вирішувала група керівництва на чолі з генерал-майором авіації Юрієм Петровим, а вже практичними польотами керував генерал-майор авіації Євген Власенко, спираючись при цьому на офіцерів штабу армії. Польоти розпочиналися зі сходом сонця й тривали до його заходу, приблизно від шостої до вісімнадцятої години. Сніданок екіпажам привозили на аеродром, там і обідали. Втомлювались? Безперечно. Але після короткого відпочинку знову піднімалися у небо. Розуміли, що тим, хто ще залишився на засніжених гірських перевалах, було значно важче.



Нашим вертолітникам доводилось працювати в небі Сванетії мало не з чистого аркуша. Далеко не всі, крім, полковників Володимира Колотовічева, Віктора Кутепова, Валерія Крушиніна, мали необхідний досвід польотів у горах. Вони та інші "афганці" і навчали цьому льотчиків решти екіпажів, які вже після декількох спільних вильотів на перевал самостійно здійснювали такі польоти. В складних метеоумовах, напруженому ритмі льотної роботи проявлялась вся їхня професійна майстерність. Не один раз українським вертолітникам доводилось здійснювати посадку машини в таких важкодоступних місцях, що, мабуть, деяким асам пілотування подібного робити і не доводилось.

У пошуках постраждалих велику допомогу надавали місцеві мешканці. Дехто з них вилітав із вертолітниками як перекладач, оскільки не завжди ті, хто потерпав на гірських перевалах, могли спілкуватися з льотчиками. Вертолітники не лише заби-

ми рятували людей



рали потерпілих на "велику землю". Вони постійно допомагали тим, хто ще залишався в горах, – доставляли на перевал хліб, бензин, теплий одяг, інші необхідні речі, аби люди змогли дочекатися допомоги.

Маршрути польотів були не з легких. До особливостей пілотування у гірській місцевості, високогірних перевалів, які і напівпорожній вертоліт ледь-ледь долав, додавалася велика вірогідність обстрілу. Грузинська влада попередила одразу, що бойовики у своєму арсеналі мають найрізноманітнішу зброю, у тому числі переносні зенітні ракетні комплекси. Через небезпеку враження льотчики "трималиcь" якомога вище.

Найскладнішими були справи із визначенням майданчиків. Звичайно, з посадкою на більшості з них жодних труднощів не виникало, але були й такі, де не кожен пілот ризикне посадити машину. Одному з таких майданчиків льотчики навіть назву свою придумали – "Криниця". Гори, ліс і невеличка галявина, при приземленні на яку лопаті ледь не торкались верхівок дерев. Простору для маневру фактично не було, тому й "пірнали" до неї лише Ка-27 зі складу морської авіаційної групи Військово-Морських Сил України та найпідготовленіші для виконання подібної посадки екіпажі Мі-8.

Не менше небезпек приховував у собі й посадковий майданчик на Кодорійському перевалі. На підльоті – лінія електропередач, оминути яку неможливо. Доводилося заходити під неї, ризикуючи намотати на лопаті кілометри алюмінієвого дроту. Втім, це ще не найважче. Посадка, якщо це можна так назвати, здійснювалася лише на переднє шасі. Задні ж – висіли над прірвою, доки біженців не підсадять на борт.

Були й інші, не менш "цікаві" майданчики. Екіпаж майора Павла Мороза одного разу перевіз 5 тонн борошна для біженців у район Местія. Складність полягала в тому, що місце посадки – передгір'я, місцевий стадіон, на якому кут ледь не вдвічі перевищував будь-які норми. Машина сама по собі сповзала. Для екіпажа після зльоту залишилось невирішеним одне питання: як же тут у футбол грають?

Під час завантаження ще на одному маленькому нерівному майданчику вертоліт дав крен. З'явився певний ризик: люди вже заповнили борт. Плакали діти. Поранені стогнали від болю і, якби їх попросили знову вийти назовні, то піднялася б паніка. Це добре розуміли пілоти. Майор Павло Мороз вирішив злітати. Тільки на аеродромі всі усвідомили, що це, насправді, був подвиг.

І так щодня – з ранку до вечора, незважаючи ані на важкі умови, ані на існуючу небезпеку, українці рятували поневірених та знедолених війною людей. Щодня майже сотня рейсів, тисячі врятованих душ та сотні тонн доставлених вантажів. Складалось враження, що все відбувається за заздалегідь відпрацьованими схемами, що не раз доводили свою ефективність. Насправді жодної схеми не було. На майданчиках, де скупчувалося багато людей, неможливо було взяти всіх одразу. А тих, хто залишався до наступного рейсу, потрібно було підтримувати не лише надією, а й харчами, пальним для багать та примусів. У перший день віддали голодним на перевалі свої сухі пайки, а повернувшись, розповіли грузинам. Відтоді на кожен борт завантажували декілька мішків продуктів для біженців, а пізніше, аби до перевалів не летіти пустими, везли туди тонни продовольства, діжки з пальним. Таким чином, "під зав'язку" йшли в обидва від аеропорту напрямки.

Однак наступний епізод дає якнайкраще зрозуміти, що люди бувають різними.

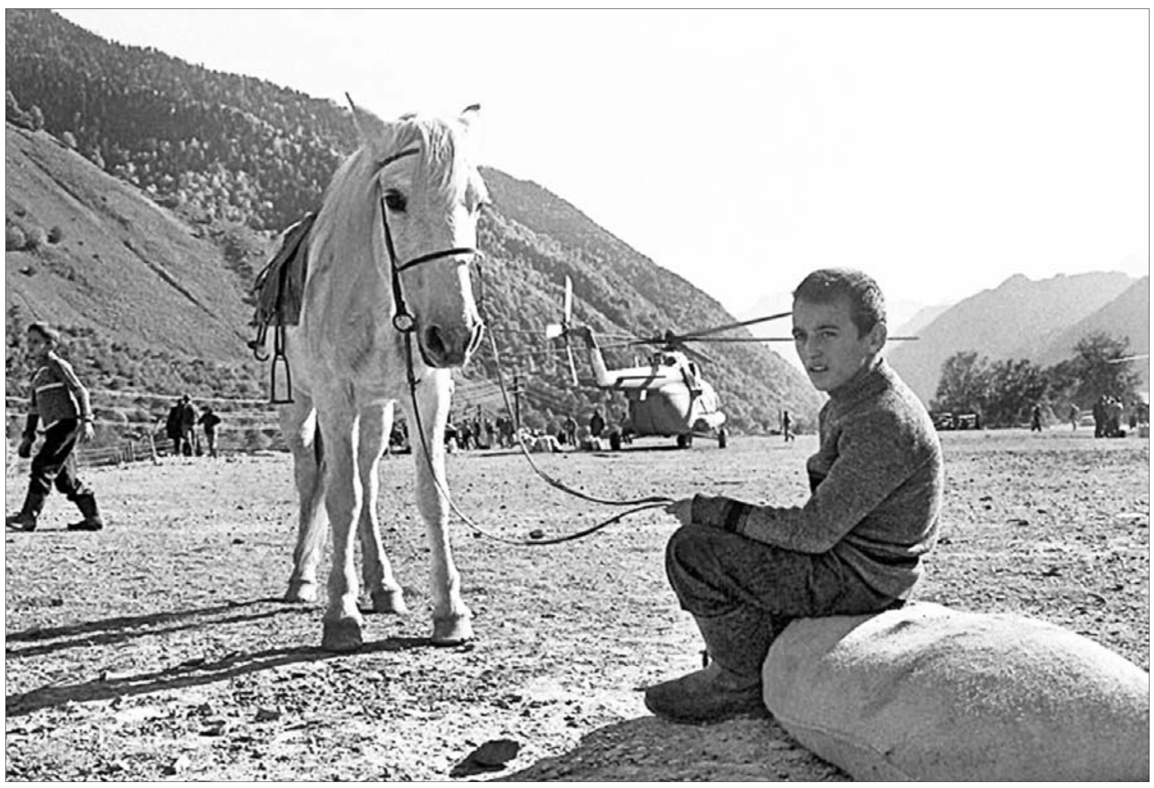
…Після посадки на майданчику люди кидаються до вертольота, розпочинаючи хаотичне завантаження. Десятки знесилених горян у намаганнях потрапити на борт проривались мало не по головах товаришів по нещастю. Зрештою, по-людськи їх можна було зрозуміти. Вони рятувалися від смерті. Втім, на борт брали лише жінок та дітей, чоловіки діставалися до місця зустрічі із сім'ями власними силами. Однак і ці правила не завадили одному грузинові-пройдисвіту спробувати врятувати власне життя швидше за інших. Українцям він запропонував, звичайно, за винагороду, перевезти до Кутаїсі його разом із… автомобілем. Взамін запропонував зуби – десятки золотих та срібних коронок. Схоже на те, що йому було абсолютно байдуже до долі сотень нужденних земляків, і на той момент його цікавила лише власна шкура. Подібних випадків було немало. Варто згадати лише те, що у місцевого населення існувала певна такса на вивезення того або іншого майна, такий собі прейскурант на життя. Втім, траплялися такі ситуації, коли права на вибір у екіпажу просто не було.

…На підльоті до майданчика помітили внизу якусь метушню. Коїлось щось дивне. Озброєні люди у камуфляжах намагалися відтіснити цивільний люд до лісу. Інші з награбованим очікували на посадку вертольота. Що тут вдієш? Із озброєними сперечатися важко, тим більше, коли контраргументи фактично відсутні. Напередодні вильоту до Грузії українські екіпажі про всяк випадок озброїлись табельною зброєю. Але не протидіяти на чужій території, та ще й до зубів озброєним бойовикам! Єдине, чого могли вимагати українські пілоти від бандитів, – відстебнути магазини від автоматів, коли ті ступали на борт. І таки домагалися свого.

Після цього випадку до таких неблагополучних майданчиків разом із українцями літали представники Міністерства держбезпеки Грузії для наведення порядку під час посадки на вертоліт.

День 12 жовтня відкрив льотчикам екіпажу очі на багато речей. Українці докладали надлюдських зусиль, рятуючи цих нещасних людей, а хтось із місцевих (як їх назвати: бойовиків, авторитетів чи ватажків) спокійнісінько заробляє на цьому гроші. А ще серед сотень типових кавказьких облич виднілися слов'янські.

На один із майданчиків прилетіла пара: екіпажі майора Олександра Харіна та капітана Андрія Тезікова. Парою вилетіли, оскільки представники місцевої влади доповіли про скупчення великої кількості біженців, а ось сісти обом бортам одночасно не дозволяли розміри майданчика. Тому, коли вертоліт Харіна сів і, не вимикаючи двигунів, почав завантажуватися, екіпаж Тезікова кружляв над майданчиком, чекаючи на свою чергу.



До українського екіпажу, що приземлився першим, підійшла жінка – явно не грузинка – з надзвичайним смутком на обличчі.

– То що, хлопці, – звертається вона ідеальною українською. – Грузинів вивозите, а своїх, українців, не можете?

Вона показала на себе та рідних: на капроновому мішку сиділи її мама й донька.

– Ми з Харкова. Їхали на курорт відпочивати, в сухумському санаторії нас і застала війна. В мішку – все, що залишилося від наших речей. Решту, як і коштовності, – довелось розпродати, щоб не померти від голоду, а потім – щоб дістатись сюди. Але за те, щоб полетіти з вами, мусимо заплатити.

Жінка гірко посміхнулася, показала очима на озброєних чоловіків у лівому та правому кутках майданчика.

Ще трьох жінок, нехай одна з них і дитина, посадити вже немає куди.

Довелось зв'язатись з бортом, що чекав на посадку. Екіпаж вийшов, і командир Андрій Тезіков попрямував одразу до українок, взяв в одну руку мішок, другою – за руку дівчину і разом з її матір'ю та бабусею повернувся на борт.



Далі буде.

Віктор Гедз. "Крила України".

Авіаційній державі – державний авіаційний музей



Важко уявити авіаційну державу без витоків. Історію виникнення й розвитку авіації на території України наочно демонструє експозиція Державного музею авіації України, який днями святкуватиме десяту річницю. Про минуле, сьогодення та майбутнє музею наш кореспондент попросив розповісти Валерія Романенка – одного з тих, хто у свій час розпочинав роботу з його створення, а тепер продовжує брати участь у розвитку експозиції.



– Розкажіть, будь ласка, як з кількох навчальних посібників Київського інституту інженерів цивільної авіації був створений музей, що нині є гордістю України? Хто стояв біля його витоків?

Після розпаду СРСР ідея створення національного, українського музею авіації, як кажуть росіяни, "витала в воздухе". Україна мала багату авіаційну історію і чудові, як на той час, перспективи. Уявіть собі ситуацію – 1992 року наша держава мала більше тактичних бойових літаків, ніж усі європейські країни НАТО взяті разом! А якщо брати стратегічні – взагалі посідала друге місце у світі – одразу після США! В Україні залишилось єдине на той час дієздатне радянське авіаційне КБ – АНТК "Антонов", найбільший у СРСР моторобудівний завод "Мотор Січ" і КБ "Прогрес", що випускало двигуни для радянських цивільних літаків та практично до всіх типів гелікоптерів. З низки причин ці позиції були втрачені, проте пам'ять про них була свіжою у тисяч і тисяч авіаторів як цивільних, так і військових. І матеріальні підтвердження досягнень вітчизняних авіаторів – літаки, гелікоптери, БПЛА, двигуни, зброя, обладнання, документи – потрібно було зберегти для нащадків. А часи були суворі – на всіх аеродромах лютували "збирачі брухту". Бомбардувальники, винищувачі, штурмовики, транспортні й спеціалізовані літаки знищувалися сотнями, перетворюючись у купу потрощених шматків дюралю… У цивільній авіації майже одночасно "стали на прикол" Ту і Іли, Яки і значна кількість Анів…

Спроб створити власний музей було кілька, але всі вони залишались на рівні ідей: ентузіасти палали бажанням, однак не мали чітких планів і ресурсів, авіаперевізники і авіабудівники самі ледве животіли, військовій авіації не вистачало грошей навіть на пальне.

Проте ідея, що визріла, колись таки мала втілитися у життя. Поштовхом став візит до Києва завзятого ентузіаста авіації доктора Петера Коббе восени 1999 року. Він тільки-но відкрив власний приватний музей у Фінові, під Берліном, на колишній авіабазі ВПС СРСР. Я тоді працював у часописі "Аеробізнес", досить добре знав тодішній стан речей у авіації, а Петер якраз потребував консультації, де і як йому відремонтувати деякі радянські машини. Почувши про зняття з озброєння і знищення багатьох типів літаків, він поставив несподіване питання: "А чому ти не створюєш музей"? В Німеччині на той час все було просто: знятий з озброєння зразок авіатехніки можна було або отримати безплатно, або за символічну ціну в одну дойчмарку: лише бери і вези! Довелося пояснити, що в Україні все виглядає трохи інакше: в нас тільки сума за "демілітаризацію" (тобто зняття військового обладнання і озброєння) складала п'ятизначне число – у рази більше, ніж вартість зданого на брухт літака…

Енергійний німець прочитав імпровізовану лекцію про те, як потрібно створювати авіамузей. І одразу ж почав втілювати ідею в життя: ми поїхали на військову кафедру НАУ, що мала спеціальний майданчик з літаками і гелікоптерами. Черговий офіцер, почувши про причини візиту, дозволив його оглянути. Проте він виявився замалим і мав складний рельєф. Офіцер – тоді ще підполковник Василь Романенко (зараз він заступник Директора ДМА з наукової роботи) порадив під'їхати на навчальний аеродром НАУ, що у Жулянах.

У Жулянах ми зустріли тодішнього начальника аеродрому Володимира Приходька (зараз – завідувач відділу фондів музею). Він показав величезну (хоча й занедбану) територію, де можна було б розмістити десятки літаків! І заодно дав цінне "наведення" – звернутися до ректора НАУ.





Так сформувалася ініціативна група, яка, окрім загальної ідеї, ще й знала, як її реалізувати. Після розмови з Віталієм Бабаком, що тоді очолював НАУ, виявилося, що колектив університету вже давно має плани створення національного авіаційного музею! Підтримка керівництва і колективу одного з найбільших в Україні навчальних закладів, що мав значні ресурси і підходящу територію, власне, і дало змогу створити український музей авіації!

Перша ініціативна група, до якої увійшли представники всіх "причетних" структур: проректори НАУ, офіцери військової кафедри, технічний персонал університету, керівник навчального аеродрому і я, одночасно як представник преси, як авіаційний історик і як людина, що досить довго і докладно вивчала експозиції та досвід роботи найбільших європейських авіамузеїв, того ж 1999 року розпочала підготовчу роботу.

Проте реальних результатів вдалося досягти лише наступного року – коли її очолив молодий і енергійний полковник авіації у відставці Юрій Зіатдінов. Він тільки-но був призначений завідувати кафедрою і "в додаток" отримав ще й музейну тематику.

Нова група почала методично й послідовно розробляти необхідну документацію, готувати інфраструктуру, підраховувати необхідні матеріальні й фінансові ресурси. Мені доручено було розробляти власне концепцію експозиції – причому з урахуванням не лише наявного парку літаків і гелікоптерів у країні, а й з урахуванням фінансових можливостей їх перебазування до Жулян.

Після детального обговорення була затверджена концепція інтернаціональної "напівдинамічної" експозиції, основу якої складатимуть кілька унікальних колекцій, що не матимуть аналогів у інших музеях світу. "Інтернаціональної" – щоб краще відобразити внесок вітчизняних авіаторів у світову історію авіації, і не відсікати можливість експонування іноземних ЛА. А "напівдинамічність" розуміється у тому сенсі, що якщо експонати ДМА не можуть літати самі (як це прийнято у багатьох музеях світу), то головним джерелом надходжень до музею стане проведення різних авіаційних акцій: авіаційних шоу, виступів пілотажних груп, презентацій вітчизняних та іноземних літаків, спеціалізованих виставок, шоу старовинних літаків, конкурсів авіамоделей, фотовиставок тощо. Зараз такий формат є загальноприйнятим і називається "динамічний музей". А ДМА став першою музейною установою в Україні, в основу діяльності якої ці принципи були закладені ще 2001 року.

Завдяки зусиллям ініціативної групи 7 березня 2001 року, з виходом розпорядження Кабінету Міністрів України "Про створення Державного музею авіації", музей набув офіційного статусу.

Процес створення музею довелося розпочинати широким фронтом: не лише збирати й відновлювати літаки та гелікоптери, а й одночасно впорядковувати територію, вести будівельні та ремонтні роботи, займатися землевідведенням і розглядом проектів, встановлювати ділові зв'язки з авіаційними організаціями, органами місцевого самоврядування, шукати спонсорів.

Техніку і кошти для початкового циклу надав Національний авіаційний університет. Згодом до процесу долучилось і Міністерство оборони України. А ВПС ЗС України стали найбільшим "донором" літаків для експозиції музею. Офіцери військової кафедри НАУ на чолі з полковником В.Романенком та підполковниками С.Омельяненком і Д.Васягіним забезпечили перевезення до музею військових літаків з багатьох військових частин ВПС України, часом досить віддалених.

Переломним періодом у створенні музею авіації став травень 2003 року. На допомогу прийшов потужний спонсор – Державна компанія з експорту озброєнь та спецпослуг "Укрспецекспорт" та особисто її генеральний директор Валерій Шмаров. Йому вдалося "мобілізувати" практично всі підприємства в Україні, що мають відношення до авіації. Координувала хід робіт новостворена Рада музею, яку очолив професор В.Шмаров. До її складу увійшли керівники більшості авіаційних підприємств України, представники Міністерства оборони, місцевої влади та ЗМІ. Авіаремонтні заводи розподілили літаки та гелікоптери і розпочали їх відновлення, спонсори надали фінансову допомогу на будівництво та створення інфраструктури. Завдяки вдалому розподілу ресурсів всі роботи вдалося виконати досить швидко – усього за три літні місяці. На місці захаращеної міської окраїни з'явився гарний "авіаційний парк" з алеями та оглядовими майданчиками, на яких розмістилися старанно відреставровані зразки авіаційної техніки.

На момент початку створення натурної експозиції (вересень 2001 року) на території навчального аеродрому НАУ знаходилось 23 літаки та гелікоптери. Ще 23 одиниці авіаційної техніки було перебазовано в період до вересня 2003 року. З них лише вісім можна було одразу включити до експозиції. Всі інші були некомплектні та мали значні пошкодження (а отримані від кіностудії ім. О.Довженка – взагалі були напівзруйнованими) або перебували у занедбаному стані. Бригади фахівців з конотопського, львівського, миколаївського та чугуївського авіаремонтних заводів Міноборони відновили практично до ідеального стану бойові літаки та гвинтокрили. Спеціалісти Харківського авіаційного підприємства, 410-го заводу цивільної авіації разом з Державною авіакомпанією "УАТК" відремонтували й пофарбували цивільні машини. З метою всебічного представлення різних видів та родів авіації, участі українських авіаторів у військових конфліктах та миротворчих операціях науковими співробітниками музею були розроблені історично достовірні варіанти фарбування літаків та вертольотів.

Музей було урочисто відкрито 30 вересня 2003 року за участю Президента України, напередодні 100-річчя світової авіації та 70-річчя Національного авіаційного університету. Перша черга експозиції включала 33 літаки та гелікоптери, що були на озброєнні ВПС СРСР та незалежної України або експлуатувалися у цивільному повітряному флоті.

Продовження в наступному номері.

Віктор Гедз. "Крила України".

ТАКИЙ СОБІ "ЗООПАРК"

У Росії показали комплекс розвідки позицій ракет, зовні схожий на український аналог



Концерн ППО "Алмаз-Антей" вперше публічно продемонстрував модернізований радіолокаційний комплекс розвідки позицій ракет і артилерії "Зоопарк-1М", який зовні і за своїми характеристиками сильно нагадує український комплекс "Зоопарк 2".



РЛС російського комплексу "Зоопарк 1М" практично повністю повторює українську РЛС "Зоопарк 2", зроблену значно раніше.

Радіолокаційний комплекс розвідки позицій ракет і артилерії "Зоопарк 1М" розроблено НВО "Стріла" (м.Тула) концерну ППО "Алмаз-Антей". Контракт з Міністерством оборони Росії на постачання радіолокаційних комплексів 1Л260 укладений ймовірно в листопаді 2011 р. З 2012-го ведеться виробництво комплексів.

Український комплекс "Зоопарк 2" розроблено запорізьким НВО "Іскра" на виконання постанови Ради Міністрів СРСР від 05.07.1981 р. Комплекс створювався як радіолокаційний розвідувальний комплекс підвищеної дальності.

Оскільки точні тактико-технічні характеристики є засекреченими, об'єктивно порівнювати комплекси складно. Хоча шасі комплексу та антенний пост обох машин схожі. Дальність дії і час реакції комплексів також ідентичні. Але за деякими параметрами вони поступаються один одному.

При цьому слід зазначити, що в Росії паралельно створювався свій варіант РЛС 1Л259 "Зоопарк-1" (1Л219М) з фазованою антенною решіткою, яка веде бойову роботу спільно з швидкодіючою цифровою обчислювальною системою (ЦОС), що має розвинене програмне забезпечення. Радіолокаційна станція трикоординатна моноімпульсна з фазованою антенною решіткою (ФАР). Шасі для комплексу – МТ-ЛБ. Але після публічної демонстрації українського комплексу від теми "Зоопарк 2" було прийнято рішення про проведення модернізації та створення комплексу "Зоопарк-1М".

Український комплекс, на відміну від російського аналога, в серійне виробництво не надійшов, хоча і мав прекрасні експортні можливості. На даний момент розглядається варіант РЛС з розміщенням на автомобілі КрАЗ.

РИНОК ЗБРОЇ



Міжнародний договір про торгівлю зброєю підписали понад 100 країн

Число країн, що підписали Міжнародний договір про торгівлю зброєю (МДТО), досягло 107. Відразу 17 держав, у тому числі Гондурас, Замбія, Македонія, Перу, США, Сьєрра-Леоне і ПАР, поставили свої підписи під документом у штаб-квартирі ООН. На аналогічний крок пішли також Ангола, Гана, Колумбія, Монголія і Філіппіни.

Як зазначили у секретаріаті ООН, більше половини країн-членів всесвітньої організації підписали даний договір. "Генеральний секретар, будучи депозитарієм договору, вітає кожну нову країну, яка підписалась під цим важливим документом", – заявив журналістам офіційний представник генсекретаря Мартін Несіркі. Він відзначив, що "серед тих, хто присвятив себе встановленню глобального контролю за торгівлею зброєю", тепер з'явилися і Сполучені Штати – "найбільший експортер озброєнь у світі". За його словами, підписання договору США буде сприяти "зусиллям щодо зміцнення безпеки і полегшенню страждань жителів всіх континентів". Генсекретар "закликає інші країни послідувати цьому прикладу".

МДТО був прийнятий Генеральною Асамблеєю ООН 3 квітня. За нього проголосували 154 держави, проти висловилися Іран, КНДР і Сирія. Ще 23 країни, в тому числі Росія, утрималися. Для того, щоб МДТО набув чинності, необхідно, щоб до нього приєдналися 50 держав. На сьогодні це число складає лише 8. На 23 держави, які підписали договір за останній час, припало лише три країни, які його ратифікували, – це Коста-Ріка, Італія, а також Тринідад і Тобаго. При цьому ратифікації договору в США може не відбутися. Ще на початку квітня стало зрозуміло, що МДТО не набирає необхідних для ратифікації двох третин голосів сенату Конгресу США.

Конвенція покликана забезпечити контроль за 70-мільярдним ринком озброєнь. Під її дію потраплятимуть угоди про торгівлю танками, бойовими бронемашинами, артилерійськими установками, бойовими літаками і вертольотами, кораблями, ракетними системами, а також легкою стрілецькою зброєю – від пістолетів до штурмових гвинтівок. Щодо ядерної, хімічної і біологічної зброї діють окремі міжнародні конвенції. При цьому договір не буде поширюватися на торгівлю зброєю всередині країн, а також підміняти собою нормативні акти, що встановлюють правила її зберігання.

КОНТРАКТИ

Перші F-35 для Італії та Норвегії

Міністерство оборони США вперше розмістило замовлення на постачання винищувачів F-35 Lightning II для Італії та Норвегії, повідомляє Defense News. За умовами контракту, ВПС Італії повинні будуть отримати три винищувачі у звичайній версії F-35A. Ще два літаки такого типу будуть поставлені Норвегії. Виробництво та передача літаків замовнику повинні завершитися до жовтня 2016 року.



Замовлення на літаки для Італії та Норвегії були розміщені в рамках контракту на випуск сьомої партії F-35 малосерійного виробництва (LRIP VII). Цей контракт зобов'язує компанію Lockheed Martin зібрати до жовтня 2016 35 літаків загальною вартістю 3,4 млрд доларів. Чотири винищувачі в палубній версії F-35C отримають ВМС США, шість у версії укороченого зльоту і вертикальної посадки – Морська піхота і 19 F-35A – ВВС.

Контракт на сьому партію F-35 був підписаний одночасно з угодою на випуск шостий партії LRIP VI. Сукупна вартість обох угод склала 7,8 мільярда доларів. У рамках шостої партії Lockheed Martin повинна буде поставити Пентагону 36 винищувачів F-35 на 4,4 мільярда доларів. Як повідомляє Reuters, за підсумками підписаних угод вартість F-35 значно знизилася.

Зокрема, в рамках LRIP VI кожен літак обійшовся міністерству оборони США в середньому в 122 мільйони доларів. При цьому вартість винищувачів F-35A знизилася до 103 мільйонів доларів на LRIP VI і до 98 мільйонів доларів – на LRIP VII. Ціна звичайної версії винищувача вперше за час розробки літака впала нижче позначки в сто мільйонів доларів. В цілому, вартість LRIP VI скоротилася в порівнянні з LRIP V на 2,5 відсотка, а LRIP VII в порівнянні з LRIP VI – на шість відсотків.

Слід зазначити, що вказані ціни на куплені Пентагоном літаки стосуються тільки безпосередньо планерів, бортового радіоелектронного обладнання та всього спектру вузлів і агрегатів, за винятком двигунів. Силові установки для F-35 Пентагон купує окремими контрактами з американською компанією Pratt & Whitney.

НАМІРИ



Японія модернізує літаючі радари

Міністерство оборони Японії має намір провести модернізацію літаків дальнього радіолокаційного виявлення та управління E-767. Запит на проведення робіт вже направлений Управлінню військового співробітництва (DSCA) міністерства оборони США, яке 26 вересня повідомило Конгрес про можливий продаж послуг з модернізації літаків.

Вартість модернізації японських літаків оцінюється в 950 мільйонів доларів. У загальній складності поліпшити повинні чотири E-767. На літаки планується встановити обладнання радіоелектронного забезпечення, системи держрозпізнавання AN/UPX-40, відповідачі "свій-чужий" AN/APX-119 і криптографічні комп'ютерні системи KIV-77. Виконанням контракту займеться американський авіабудівний концерн Boeing.

ТЕНДЕР

Перемогли китайські ЗРК

Міністерство оборони Туреччини вибрало переможця тендера T-Loramids на постачання нових зенітних ракетних комплексів. Як повідомляється, ним стала китайська компанія China Precision Machinery Export – Import Corp.



CPMIEC пропонує турецьким військовим комплекси HQ-9, що представляють собою змінену копію російських С-300П. У тендері також брали участь "Рособоронекспорт" з комплексами С-300ВМ "Антей-2500", європейський Eurosam і американський Raytheon/ Lockheed Martin. Вони пропонували комплекси Patriot PAC-3 і SAMP/T Aster 30. Туреччина планувала придбати не менше 12 дивізіонів нових ЗРК не дорожче 4 млрд доларів.

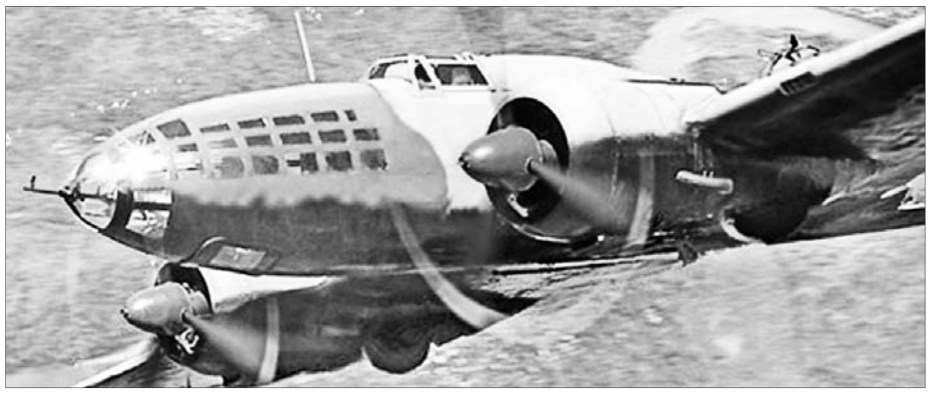
Китайське підприємство отримало контракт на постачання ЗРК вартістю 3 млрд доларів. Рішення про закупівлю було прийнято на засіданні департаменту оборонної промисловості Туреччини 26 вересня 2013. Відповідно до вимог тендера китайське підприємство CPMIEC розгорне на території Туреччини спільне виробництво ЗРК HQ-9. Китайці поставлять турецьким військовим радіолокаційні станції, пускові установки і зенітні ракети, здатні вражати не тільки літальні апарати, а й ракети.

Раніше керівництво НАТО неодноразово застерігало військове керівництво Туреччини від покупки китайських чи російських комплексів. Фахівці альянсу заявляли, що в разі купівлі HQ-9 або С-300ВМ Туреччина не зможе інтегрувати їх в єдину систему повітряного контролю і протиповітряної оборони НАТО. Неможливість інтеграції HQ-9 в турецьку систему ППО може бути пов'язана, зокрема, з тим, що країни НАТО, що раніше поставили Туреччині системи протиповітряної оборони, не погодяться передати китайській стороні технічну інформацію про свої комплекси. Без цієї інформації буде складно налагодити обмін інформацією між системами стандарту НАТО і китайськими комплексами.



Снайпер боевых ударов

"Снайпером боевых ударов" и "асом боевых ночных вылетов" – так называли этого лётчика его однополчане. Это был по-настоящему выдающийся лётчик Авиации дальнего действия, бомбивший Берлин, Кёнигсберг, Данциг и Варшаву, оборонявший Москву и Сталинград, словом, внесший немалую лепту в общее дело разгрома врага. 5 октября исполняется 70 лет с того трагического дня, когда Герой Советского Союза гвардии подполковник Павел Радчук не вернулся из полёта...



Павел Радчук родился 3 августа 1909 года в селе Сычин Холмского уезда Люблинской губернии Российской империи (ныне – в черте города на правах повята Хелм Люблинского воеводства Польской Республики) в крестьянской семье. Украинец.

В 1929 году по рекомендации комсомольской ячейки Павел Радчук поступил в военно-теоретическую школу лётчиков. Окончив её в 1930 году, Радчук продолжил обучение в военной школе лётчиков-испытателей. С 1931 года он – лётчик-инструктор Серпуховской военной авиационной школы пилотов.

С началом Великой Отечественной войны Павла Радчука направили в 579-й дальнебомбардировочный авиационный полк, формирование которого началось в Подмосковье. В боях с немецко-фашистскими захватчиками старший лейтенант Павел Радчук с октября 1941 года в должности командира дальнего бомбардировщика ДБ-3Ф. Боевой крещение принял в битве за Москву.

Боевые вылеты лётчикам полка приходилось совершать в условиях тотального превосходства противника в воздухе, к тому же – без прикрытия истребителей. В ходе Московской битвы Павел Радчук произвёл не менее трёх одиночных боевых вылетов в дневное время. Полк нёс большие потери, но высокое лётное мастерство, а иногда – только удача позволяли Павлу Петровичу избегать встреч с вражескими истребителями и преодолевать наземную систему немецкой противовоздушной обороны. Будучи одним из наиболее опытных лётчиков полка, старший лейтенант Радчук часто вылетал на боевые задания в качестве ведущего в паре с молодым экипажем, а нередко водил в бой и звено дальних бомбардировщиков. Вскоре ему было присвоено звание капитана. К февралю 1942 года капитан Радчук в составе своего полка, в начале декабря 1941 года переименованного в 751-й дальнебомбардировочный авиационный полк, совершил 35 боевых вылетов на бомбардировку ближних и дальних тылов



противника, в том числе – крупнейших на московском направлении аэроузлов противника в Смоленске и Вязьме. За отличие в Московской битве Павел Петрович был награждён орденом Красного Знамени.

После разгрома немецко-фашистских войск под Москвой на фронтах возникло недолгое затишье, что позволило советскому командованию серьёзно подумать о нанесении воздушных ударов по политическим центрам врага, его промышленным объектам на территории Германии и других стран оси. В марте 1942 года в дальнебомбардировочной авиации произошли большие преобразования, в результате которых 751-й дальнебомбардировочный полк был преобразован в 751-й авиационный полк дальнего действия. Павел Радчук, досрочно получивший звание майора, был назначен на должность командира авиационной эскадрильи. Среди целей экипажа Радчука в этот период появились промышленные объекты в Кёнигсберге, Данциге и Варшаве. Но всё же приоритетной оставалась военная инфраструктура противника в ближних и дальних армейских тылах противника. Чувствовалось, что немцы готовят новое широкомасштабное наступление.

К сентябрю 1942 года на счету его экипажа с начала войны было 120 успешных боевых вылетов, во время которых врагу был нанесён значительный урон.

В августе 1942 года немецко-фашистские войска прорвались к Волге. Советское командование бросило на разгром противника под Сталинградом почти всю имевшуюся в его распоряжении авиацию, в том числе и 17-ю авиационную дивизию дальнего действия, в состав которой входил 751-й авиационный полк. Во время Сталинградской битвы майор Радчук совершил 24 ночных боевых вылета на бомбардировку скоплений войск противника и его военной инфраструктуры. При этом он летал, как правило, с повышенной бомбовой нагрузкой и порой делал до четырёх вылетов за ночь. Ударам подвергались и железнодорожные станции, через которые противник осуществлял переброску резервов на сталинградское направление, а также военные объекты в Восточной Пруссии и Польше. За отличие в боях 751-й бомбардировочный авиационный полк дальнего действия был преобразован в 8-й гвардейский, а в двадцатых числах апреля П.Радчук был произведён в гвардии подполковники. К этому времени Павел Павлович имел на своём боевом счету 207 успешных вылетов с общим налётом 715 часов, при этом не имея ни одного случая потери ориентировки или невыполнения боевого задания. Ни плохие метеоусловия, ни яростный огонь зенитной артиллерии, ни атаки немецких истребителей не могли остановить его экипаж на пути к цели. При этом 9 боевых вылетов он совершил на бомбардировку объектов в глубоком вражеском тылу, в том числе в Берлине – 1 вылет, в Кёнигсберге – 4 вылета, в Данциге – 2 вылета, в Варшаве – два вылета. 25 апреля 1943 года командир полка гвардии полковник В.Тихонов представил гвардии подполковника П.Радчука к званию Героя Советского Союза. Указ Президиума Верховного Совета СССР был подписан 27 июля 1943 года.

В середине мая 1943 года из состава 8-го гвардейского авиационного полка дальнего действия было выделено несколько экипажей, из которых началось формирование 19-го гвардейского авиационного полка дальнего действия. Командиром нового соединения был назначен гвардии подполковник А.Шапошников, а его заместителем стал гвардии подполковник П.Радчук. К середине сентября 1943 года общими усилиями они создали вполне боеспособный коллектив, который хорошо зарекомендовал себя во время Смоленско-Рославльской операции, за что был удостоен почётного наименования "Рославльский". В конце сентября – начале октября 1943 года лётчики полка активно участвовали в битве за Днепр, нанося бомбовые удары по Восточному валу немцев. Как заместитель командира полка, Павел Петрович уделял много внимания подготовке молодых экипажей. "Вместе с Павлом Петровичем Радчуком, теперь уже заместителем командира полка, мы, все три комэска, Франц Рогульский, Саша Романов и я, возвратясь с боевого задания, пересаживались, пока ещё держалась ночь, в передние кабины и крутили над аэродромом полёт за полётом с наконец дождавшимися нас молодыми лётчиками", – вспоминал Василий Решетников.



Утром 5 октября гвардии подполковник Павел Радчук вернулся с боевого задания по бомбардировке немецких укреплений на правом берегу Днепра. После короткого отдыха Павел Петрович решил потренировать экипаж лейтенанта Павла Чеботарёва, однако во время учебного полёта самолёт неожиданно стал терять высоту и врезался в землю между селом Иванькино и деревней Юрцово Иваньковского района Тульской области. Лётчики Павел Радчук и Павел Чеботарёв погибли на месте. На следующий день, не приходя в сознание, от полученных травм скончался стрелок-ра

Похоронен Павел Радчук на Соборной (Красной) горе в городе Серпухове Московской области. А в ноябре 2012 года фрагменты разбившегося Ил-4 были обнаружены тульскими поисковиками. Поисковым отрядом "Беспута" была проведена разведка места падения самолёта около деревни Юрцово Ясногорского р-на Тульской области. На месте разведки были найдены фрагменты частей самолёта – цилиндр звездообразного двигателя воздушного охлаждения с фрагментом поршня, противовес от коленвала мотора М88, фрагмент клапанной крышки 14 цилиндра с №7846, редуктор, куски брони, ленто-приёмник от пулемёта ШКАС калибра 7.62 мм, разорванные гильзы от пулемёта УБ калибра 12.7 мм. Исходя из находок, разбившийся самолёт можно идентифицировать как Ил-4. По номеру одного двигателя, время его выпуска – осень 1943 года. Обладая этой информацией, поисковики создали тему на форуме поисковой организации "Тризна" в разделе "Авиация", на которую откликнулся поисковик Михаил Романов, имеющий акт списания данного самолёта. Акт от 06.10.43 г. 19-й Гвардейский Рославский авиационный полк дальнего действия, самолёт №172311 моторы М88 №7909-7846.

Остаётся добавить, что на 6 октября 2013 года намечена установка памятного знака на месте гибели экипажа самолёта.

Підготував Олексій Тригуб.
"Крила України".

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

7-13 жовтня



7 жовтня 1929 р. *засновано ДП "Севастопольське авіаційне підприємство". Директор – В.Г.Зозуля.*



7 жовтня 1959 р. *перше успішне застосування зенітної ракетної зброї по висотному літаку; радянський ЗРК С-75 знищив американський розвідник RB-57D на висоті 20600 м в районі Пекіна (КНР).*

8 жовтня 1901 р. *народився один із організаторів штурманської служби ВПС СРСР С.О.Данілін.*

8 жовтня 1907 р. *народилася військова льотчиця, Герой Радянського Союзу П.Д.Осипенко.*

8 жовтня 1932 р. *здійснив перший політ пасажирський літак ХАІ-1 конструкції Й.Г.Немана, на якому вперше в СРСР застосували шасі, що забиралося у польоті, Б.М.Кудрін.*



8 жовтня 1941 р. *народився Герой України, Президент – Генеральний конструктор ДП "Антонов" Д.С.Ківа.*

8 жовтня 1953 р. *здійснено перший автономний пуск керованої ракети "повітря-повітря" К-5 (РС-1У) КБ Д.Л.Толмашевича, К.К.Коккінакі і В.Н.Завадський на винищувачі МіГ-17П.*

8 жовтня 1994 р. *засновано ЗАТ "Авіакомпанія "Аеросвіт". Генеральний директор О.М.Авдєєв.*

9 жовтня 1906 р. *здійснив перший політ дирижабль "Цеппелін" LZ-3. Він став першим військовим дирижаблем.*

9 жовтня 1931 р. *народився заслужений льотчик-випробувач, Герой Радянського Союзу Г.О.Пукіто.*



9 жовтня 1950 р. *народився військовий льотчик, заступник ГК ВПС ЗС України з БП і ВНЗ (2002-2004) І.М.Іванчик.*

9 жовтня 1958 р. *народився Віце-прем'єр-міністр України Ю.А.Бойко.*

9 жовтня 1977 р. *відбувся запуск КК "Союз-25", В.В.Ковальонок, В.В.Рюмін.*

9 жовтня 1996 р. *засновано ДК "Укрспецекспорт". Генеральний директор Д.О.Перегудов.*



10 жовтня 1909 р. *народився авіаконструктор М.З.Матюк.*

10 жовтня 1912 р. *В.Ф.Фотте в Росії вперше в історії авіації отримав патент на напівавтоматичний аерофотоапарат.*

10 жовтня 1943 р. *народився командувач 49-го корпусу ППО (1992-1998) М.Д.Походзіло.*

10 жовтня 1946 р. *народився військовий льотчик, начальник 33-го ЦБП і ПЛС МА ВПС (до 1992 р.) Ю.С.Гудков.*

10 жовтня 1948 р. *здійснено перший успішний випробний пуск балістичної ракети дальньої дії Р-1 з РРД РД-100 конструкції В.П.Глушка.*

10 жовтня 1957 р. *вперше в історії авіації відбувся політ літака Су-9.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

7-13 жовтня

10 жовтня 1957 р. *здійснив перший політ перехоплювач Т-43-1 (Су-9), В.С.Ільюшин.*



10 жовтня 1961 р. *народився заступник начальника Генерального штабу Збройних Сил України В.М.Муженко.*

10 жовтня 1966 р. *вийшла директива Генерального штабу ЗС СРСР про створення пошуково-рятувальної служби ВПС.*

10 жовтня 2007 р. *відбувся запуск КК "Союз ТМА-11", Ю.І.Маленченко, П.Уітсон (ЕО МКС-16) та учасник ЕП-13 М.Шейх; при посадці вперше на борту космічного корабля знаходиться більше жінок, ніж чоловіків.*

10 жовтня 2007 р. *в Москві було відкрито пам'ятник пілотам і механікам ВАП "Нормандія-Неман".*



11 жовтня 1916 р. *на авіадвигунобудівному заводі "Дюфлон і Константинович" (зараз – ВАТ "Мотор Січ") випущено перший авіаційний двигун "ДЕКА" М-100 (28 вересня за ст.ст.).*

11 жовтня 1932 р. *на озброєння прийнято авіаційний швидкострільний кулемет ШКАС конструкції Б.Г.Шпитального і І.О.Комарицького.*

11 жовтня 1965 р. *народився заступник начальника управління особового складу Командування Повітряних Сил Збройних Сил України А.Б.Проценко.*

11 жовтня 1976 р. *в рамках програми повітряно-космічної системи "Спіраль" здійснив перший політ експериментальний літак "105.11" ДКБ "МіГ" – дозвуковий аналог орбітального літака.*

11 жовтня 1999 р. *здійснив перший політ серійний літак Ан-140 виробництва ХАЗ.*

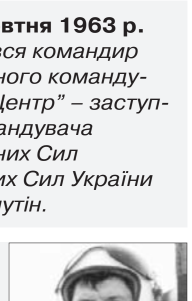


12 жовтня 1912 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу Г.П.Кравченко.*



12 жовтня 1963 р. *народився командир Повітряного командування "Центр" – заступник командувача Повітряних Сил Збройних Сил України А.В.Вашутін.*

12 жовтня 1969 р. *народився льотчик-випробувач АНТК ім.О.К.Антонова В.Ю.Мосін.*



12 жовтня 1982 р. *відбувся пуск РН "Протон" з першим КА "Ураган" Омського ПО "Політ" для системи ГЛОНАСС.*

13 жовтня 1833 р. *народився піонер повітроплавання і авіації, доктор М.А.Арендт.*

13 жовтня 1947 р. *відбувся перший політ реактивного винищувача І-215 С.М.Алексєєв, А.А.Попов.*

13 жовтня 1982 р. *почалися випробування літака Су-22УМЗ.*



ДО 70-РІЧЧЯ ВИЗВОЛЕННЯ УКРАЇНИ

Танкова трагедія 1941 року

Продовження. Початок у № 38



26 червня генерал Карпезо атакував противника на південний схід від Радехова силами одного полку, на відкритій місцевості; атакував в лоб, прямо на протитанкові батареї німців – 57-ї і 75-ї дивізій. Полк зазнав важких втрат. Перший танковий батальйон, який мав у своєму складі 31 важкий танк "КВ" і 5 "БТ-7", вийшов зі свого першого бою тільки з двома уцілілими машинами. До вечора в 10-й танковій дивізії генерала Огурцова залишилося 39 танків. У цей же день розривом авіабомби був важко поранений командир 15-го мехкорпусу генерал Карпезо. Бої в районі Радехова тривали до 29 червня, коли вдалося зібрати всі сили, що залишилися, 15-го мехкорпусу. Крім того, до них приєдналася 8-а танкова дивізія з 4-го мехкорпусу генерала Власова. Правда, з 325, що були в наявності, танків до місця бою підійшли тільки 65 машин. Решта пропали на маршрутах у лісах, болотах і на дорогах.

Німецьке командування, відчувши загрозу удару в південний фланг свого рухомого угруповання, вирішило перейти до оборони, використовуючи заболочені заплави річок Західний Буг і Острівка. Для утримання цього рубежу були виділені три піхотні та 9-а танкова дивізії, посилені великою кількістю протитанкової артилерії.

Умови для танкового наступу тут були абсолютно не вдалі. Проте радянські танкісти фронтально, на дуже важкій місцевості, сміливо і безрезультатно атакували супротивника. Багато бойових машин було втрачено при переправах через ліси і болота. Невдалі дії танкових частин обумовлювалися широкою смугою наступу, поганим управлінням військами через нестачу і несправність засобів зв'язку, передачею команд відкритим текстом або примітивним "клером" (типу "нема насіння", надішліть "огірки" тощо) і просто бездарною організацією. І це головна причина поразки 15-го мехкорпусу.

Те ж стосується і дій 22-го мехкорпусу генерал-майора С.Кондрусєва ("БТ-7", "Т-26", кілька "КВ"), який 24 червня атакував ворога на захід від Луцька. Запеклі бої розгорнулися на захід від р. Стир, а потім і на рубежі цієї річки. Деякі переправи на річці, внаслідок сильних контратак стрілецьких частин 135-ї стрілецької дивізії генерал-майора Ф.Смехотворова і частин 22-го механізованого корпусу 5-ї армії, кілька разів переходили з рук в руки. В 19-й танковій дивізії цього мехкорпусу з 163 танків було втрачено ще на марші 118 машин (72%). Решта 45 танків "Т-26" і 12 бронеавтомобілів були зведені в один танковий полк. Комкор-22 загинув, і корпус був фактично знекровлений. 41-а танкова дивізія корпусу через відсутність зв'язку "загубилася". Надалі вона використовувалася побатальйонно для підтримки дій стрілецьких частин і перестала існувати як ударна сила, безглуздо втративши за сім днів боїв 293 танки.

Обходячи відкриті фланги 19-ї танкової дивізії, фашисти створили загрозу оточення. Оцінивши обстановку, командир дивізії генерал-майор К.Семенченко вирішив приховано відвести свої частини і влаштувати засідки в ярах і на узліссі. Підпустивши гітлерівців, які танковими колонами рухалися на Луцьк, впритул, танкісти стали розстрілювати їх. У подальшому дивізія мужньо билася, прикриваючи Луцьк. Командир проявив рішучість і наполегливість у виконанні бойового завдання. Будучи важко пораненим, він залишався в строю і продовжував керувати частинами. Генерал-майор К.Семенченко в числі перших в роки війни удостоєний звання Героя Радянського Союзу.

Здійснений 24 червня 1941 року контрудар силами 22-го і 15-го механізованих корпусів хоча і не досяг намічених цілей, але сплутав плани противника. Наступ його північного танкового угруповання призупинився, а південного – різко сповільнився.

4-й мехкорпус генерал-майора А.Власова використовувався по частинах на різних напрямках, втративши за перший тиждень боїв до 600 танків. Серед них було чимало "Т-34" і "КВ", значна частина яких дісталася ворогові через поломки і пошкодження.

До кінця дня 25 червня передові частини німецьких військ вийшли в район Дубна та Луцька. Враховуючи оперативну обстановку, штаб Південно-Західного фронту прийняв рішення ввести в бій механізовані корпуси і розгромити супротивника. У наказі командувача фронту від 25 червня вказувалося, що головний удар по ворожому угрупованню наносять 8-й (генерал-лейтенант Д.Рябишев) і 15-й (генерал-майор М.Карпезо) механізовані корпуси з півдня, а 9 -й (генерал-майор К.Рокоссовський), 19-й (генерал-майор М.Фекленко) і 22-й механізовані корпуси – з півночі. Наступ всіх корпусів було призначено на 9 годину ранку 26 червня.

В околицях Дубна в цей момент знаходились три танкові дивізії противника – 13-а, 11-а і 16-а. Доцільно було об'єднати управління корпусами під єдиним командуванням. Нічого цього зроблено не було, механізовані корпуси не мали навіть зв'язку між собою. Відсутність чіткого управління призвела до того, що радянські корпуси вступали в бій розрізнено, не координуючи свої дії за часом і місцем, а вводилися в бій по мірі виходу в район операції та діяли не узгоджено між собою. Ударні з'єднання Південно-Західного фронту, які мали кількісну і якісну перевагу над противником, не змогли провести єдиний наступ. Дії механізованих корпусів звелися до ізольованих контратак на різних напрямках, без належної розвідки, без підтримки артилерією, авіацією, а нерідко – і піхоти.

У період з 23 по 25 червня танкові і механізовані з'єднання з глибини округу, здійснюючи виснажливі марші і втрачаючи у дорозі людей і техніку, зосередилися в районі Луцьк – Рівне – Броди. Тут з 23 по 29 червня розгорнулася найбільша за всю війну танкова битва, в якій брало участь більше 3000 бойових машин, в їх числі близько 400 німецьких. Радянські мехкорпуси вступили у зустрічні бої з 9-ю, 11-ю, 14-ю і 16-ю танковими дивізіями німців, причому загальні масштаби цієї серії боїв перевершували все, бачене досі, в історії танкової війни…

Маршал танкових військ Ротмістров згадував: "… Механізовані корпуси Південно-Західного фронту вступили в цей бій після 200-400-кілометрових маршів в умовах панування в повітрі авіації противника. Введення в бій цих корпусів здійснювалося без належної організації наступу, без розвідки противника і місцевості. Була відсутня авіаційна і належна артилерійська підтримка. Тому противник мав можливість відбивати атаки наших військ почергово, маневруючи частиною своїх сил, і одночасно продовжувати наступ (!) на неприкритих напрямках".

Німецьке командування зуміло відбити контрудар і завдати поразки всім восьми мехкорпусам Південно-Західного фронту. Червона армія в цих боях втратила до 2,5 тис. танків, група фон Клейста – до 260 танків. Після цих боїв всі великі танкові частини Червоної армії в Україні припинили своє існування. 15-й, 19-й і 22-й механізовані корпуси втратили до 85% танків. 9-й мехкорпус генерал-майора К.Рокоссовського залишився практично взагалі без бойових машин і перетворився на стрілецьке з'єднання. А корпус був повністю укомплектований особовим складом, але нову техніку отримати не встиг. У його складі 20-а, 35-а танкові і 131-а мехдивізії мали "всього" 316 танків.

8-й механізований корпус, яким командував генерал-лейтенант Д.Рябишев, вважався добре укомплектованим і вишколеним, мав 932 (за іншими даними – 899) танки, з них 70 "КВ" і 100 "Т-34", а також 48 п'ятибаштових "Т-35", 141 гармату і 32 тисячі особового складу. З початком бойових дій корпус протягом чотирьох днів здійснив 500-кілометровий "сверхфорсований" марш, без дотримання елементарних статутних вимог обслуговування матеріальної частини та відпочинку особового складу. Його танкові дивізії зайняли вихідний район, маючи не більше 50% бойових машин і артилерії. Основна частина корпусу, в тому числі механізована дивізія, відстала. Половина матеріальної частини залишилася кинутою на маршрутах висування через поломки, у тому числі майже всі важкі танки "Т-35".

Ніяких відомостей про противника генерал Рябишев від штабу фронту не отримав, не було інформації про сусідів зліва і справа: "… Ми не знали, з ким будемо взаємодіяти і які авіачастини повинні підтримувати бойові дії з'єднань корпусу", – згадував Рябишев. – Підданий ударам авіації противника і не маючи зв'язку з іншими корпусами, 8-й механізований корпус до кінця дня 26 червня перейшов до оборони. Штабні "стратеги" фронту рухали корпусами, ніби шашками. У результаті станом на 27 червня 8-й мехкорпус представляв собою три ізольовані групи, розкидані на глибину 20-30 км, які мали тільки один наказ – наступати. Після чотириденних боїв корпус вивели в резерв фронту. Станом на 1 липня у ньому налічувалося 19 тисяч чоловік і 207 танків, 134 машини відправили в тил для ремонту. Більше 8-й МК в боях участі не брав. Переміщаючись слідом за штабом Південно-Західного фронту від Тернополя, своїм ходом, втрачаючи по дорозі техніку, з'єднання Рябишева 8 липня зосередилися в районі Ніжина. У цей момент в корпусі налічувалося 10 справних танків, 21 бронемашина, 36 гармат і 46 мінометів".

Німецькі війська продовжували наступ на схід, у напрямку Києва. Відтак, до 30 червня вони захопили Ковель, Луцьк, Рівне, Дубно, Львів. Все більше ускладнювалася обстановка на Тернопільсько-Проскурівському напрямку. 2 липня 14-й німецький моторизований корпус заволодів Тернополем. Щоб прикрити пролом біля Тернополя, Кирпонос вирішив кинути туди свій останній резерв – дві дивізії 49-го стрілецького корпусу і 24-й механізований корпус. Корпус генерал-майора В.Чистякова комплектування бойовою технікою до початку бойових дій не завершив і мав 222 танки. Його три дивізії захопили і перекрили ділянку шосе Тернопіль-Проскурів у районі Волочиська.

Відповідно до умов, що склалися, радянське Головне Командування вирішило до 9 липня відвести війська і зайняти оборону вздовж старого державного кордону на лінії укріпрайонів. Відхід військ на рубежі річки Горинь до 2 липня прикривали війська 19-го мехкорпусу і група генерала Лукіна. У групу входили 213-а мехдивізія зі складу 19-го мехкорпусу генерал-майора М.Фекленка і 109-а механізована дивізія полковника М.Краснорецького з 5-го мехкорпусу. Оборона цих з'єднань поєднувалася з контрударами, які завдавали війська 5-ї армії генерал-майора М.Потапова в південному напрямку.

Зосередивши в районі Острога два моторизованих корпуси, війська 1-ї танкової групи форсували Горинь. Встановивши, що радянські частини відходять на новий рубіж, німецьке командування наказало своїм з'єднанням прискорити наступ, щоб не дати радянським військам можливості організувати міцну оборону. За свідченням маршала бронетанкових військ Ротмістрова, радянським військам "… належало протягом восьми днів відступити на 120-200 км. Відступ планувався по рубежах з темпом 25-35 км на добу. Загальний відступ військ фронту відбувався в умовах нестачі боєприпасів і пально-мастильних матеріалів і при безперервному впливі авіації противника. Це призводило до того, що наші частини змушені були часто спалювати або підривати бойову техніку …"

Фон Клейст націлив 48-й мотокорпус на Шепетівку і зажадав негайного переслідування противника.

Далі буде.

Ігор Чичкань.
Людмила Кошелєва.
Матеріал до друку підготував Володимир Алексєєв.

ДО ВІДОМА

1 жовтня в Україні зник Djuce



1 жовтня з ринку вивели бренд Djuce. За повідомленням галузевого видання MMR, мобільний оператор Київстар називає серед причин такого рішення те, що клієнти сприймали Djuce як тариф Київстар та "розпилювати зусилля не мало сенсу". Крім того, Київстар вже анонсував тарифні плани.

Телекомунікаційний оператор ввів нову лінійку тарифних планів Вільний Київстар, особливістю якої є повна відсутність абонентської плати. Як заявив директор з комерції та оперативного маркетингу компанії Святослав Горбань, дана лінійка буде представлена чотирма регіональними припейд-пропозиціями, а також низькою контрактних тарифів.

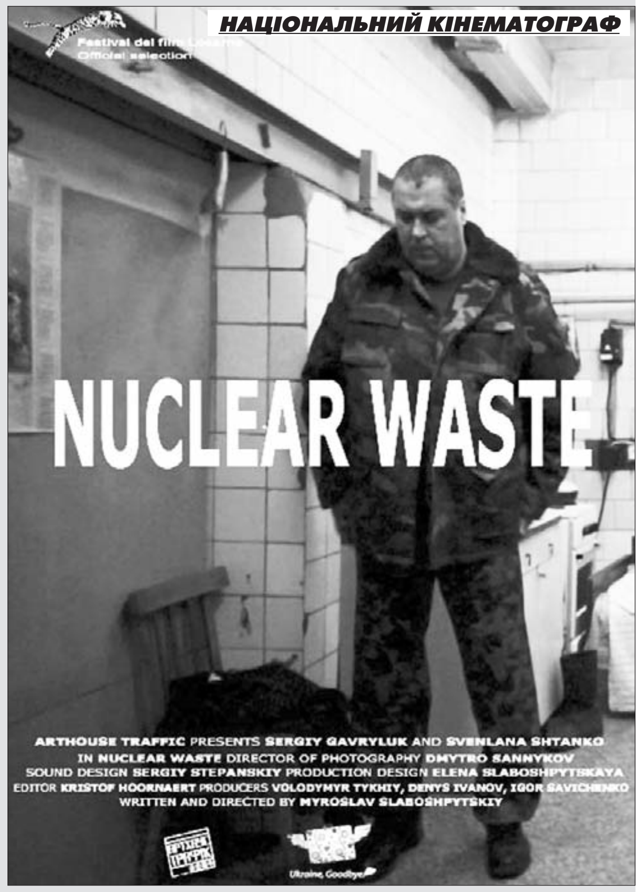
Згідно з принципом дії тарифних планів, абонент буде здійснювати щоденну оплату за надання йому пакета однієї з трьох послуг: голосового зв'язку (200 хвилин всередині мережі), SMS-повідомлень (50 штук) або безлімітного інтернету. При цьому оплата буде відбуватися тільки за ту послугу, якою абонент користується. Умови інших тарифних планів залишаються незмінними, а крім того, Горбань зазначив, що абонентів не будуть переводити на новий тарифний план "за мовчазною згодою" або за іншими подібними принципами. У нових стартових пакетах Київстару буде одна SIM-карта з висічкою, її дизайн побудований таким чином, що клієнт може самостійно адаптувати карту під свій смартфон або мобільний телефон.

Тим часом, зазначають Українські новини, телекомунікаційні оператори компанії МТС Україна і Астеліт (бренд life:)) критично відгукуються про введений телеком-оператором Київстар (Київ) тариф Вільний Київстар без абонентської плати.

Фільм "Ядерні відходи" українського режисера Мирослава Слабошпицького виборов гран-прі кінофестивалю Split Film, що відбувся у Хорватії. Про це повідомляє офіційний сайт конкурсу.

Українська короткометражка про Чорнобиль виборола гран-прі на фестивалі

НАЦІОНАЛЬНИЙ КІНЕМАТОГРАФ



25-хвилинна стрічка, яку було знято в 2012 році, розповідає про життя чоловіка та жінки у Чорнобилі. Сергій працює водієм вантажівки, Світлана – у пральні, де обробляють забруднений радіацією одяг. Роботою та життям пари керує, з точністю годинника, незмінний ритм.

"Але що ж змушує цей механізм рухатися – день за днем?" – йдеться в анотації.

Нагадаємо, цього літа на Одеському кінофестивалі "Ядерні відходи" не взяли жодної нагороди.

Однак у 2012-му робота Мирослава Слабошпицького здобула дві великі перемоги: гран-прі конкурсу короткометражного кіно "Межі шоку" та "Срібного леопарда" на фестивалі в Локарно.

ПРОБЛЕМА

У Google Talk виявили збій в адресації повідомлень

Користувачі месенджера Google Talk повідомили про збій у роботі програми, в результаті якого повідомлення відправляються не тим адресатам, яким вони призначалися. Відповідні пости 26 вересня з'явилися на форумі технічної підтримки Google. Представники Google вже визнали наявність проблеми – на офіційній сторінці статусу сервісу зазначено, що ведеться розслідування причин виникнення збою.

За інформацією TechCrunch, проблеми з відправкою повідомлень відчувають в основному ті, хто перейшов на нову версію месенджера Google під назвою Hangouts. "Перенадсилають" в основному повідомлення, відправлені користувачам, які не оновили додаток і які користуються старою версією (Google Talk).

Користувачі Google Talk раніше вже мали проблеми з відправкою повідомлень. У липні 2012 року повідомлення в Google Talk не відправлялися більше п'яти годин. Про схожі проблеми тоді повідомляли і користувачі Skype, що заявляли, що додаток "плутає" адресатів повідомлень і "вилітає".

У середині вересня 2013 року про те, що вони отримують чужі електронні листи, повідомляли також російські користувачі Gmail. Як стверджував один з користувачів сервісу, на його поштову скриньку регулярно надходять листи, адресовані іншій людині, чия адреса відрізняється на декілька цифр. Ця інформація офіційного підтвердження не отримала.

Сервіс Google Talk, що у 2013 році змінив назву на Hangouts, дозволяє обмінюватися миттєвими текстовими повідомленнями і здійснювати відеодзвінки. Сервіс доступний в браузері, через соціальну мережу Google+, а також у вигляді мобільних додатків.

ТЕХНОЛОГІЇ



Lenovo IdeaCentre Q190: найкомпактніший ПК

Компанія Lenovo представила українським користувачам компактний і потужний неттоп з можливістю кріплення на монітор, для якого потрібно мінімум простору на робочому столі – Lenovo IdeaCentre Q190.

Розмір цього ПК – 15,5 Х 19,2 Х 2,2 см – не перевищує габаритів невеликої книги. Вага також невелика – всього 964 г, що є справжнім рекордом для повноцінного персонального комп'ютера. Таким чином, закріпивши ПК Lenovo Q190 на задній панелі телевізора або монітора за допомогою кріплення VESA, споживач з легкістю отримає компактне рішення.

У максимальній комплектації Lenovo IdeaCentre Q190 може оснащуватися процесором Intel i3. У десктопі встановлено ОЗУ на 4 Гб з частотою 1,6 Ггц. Максимальний об'єм, підтримуваний неттопом, становить 8 Гб. Пристрій оснащений накопичувачем об'ємом 500 Гб/1 Тб.

Підтримка USB 3.0 SuperSpeed дозволяє Q190 обмінюватися даними з іншими пристроями зі швидкістю, яка в 10 разів перевищує швидкість інтерфейсів USB більш ранніх версій. А найвища якість цифрового звуку без втрат забезпечується використанням у пристрої багатоканальної системи 5.1 Surround Sound.

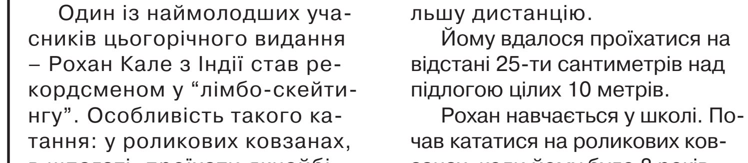
Слід додати, що в комплекті з самим неттопом покупцеві надається значний набір комплектуючих: клавіатура, миша, підставка, пара гумових ніжок, блок живлення, перехідник USB to USB, а також кріплення стандарту VESA.

Ціна на неттоп Lenovo IdeaCentre Q190 в роздрібних магазинах України – від 2600 гривень.

КРАЩІ

Найцікавіші рекорди Гіннесса - 2014

Книга рекордів Гінесса оголосила про деяких своїх рекордсменів, які, зокрема, потрапили до нового видання 2014 року. Про це розповідає Українська правда. Життя.



Супер-скейтер Рохан Кале

Один із наймолодших учасників цьогорічного видання – Рохан Кале з Індії став рекордсменом у "лімбо-скейтингу". Особливість такого катання: у роликових ковзанах, в шпагаті, проїхати якнайбільшу дистанцію.

Йому вдалося проїхатися на відстані 25-ти сантиметрів над підлогою цілих 10 метрів.

Рохан навчається у школі. Почав кататися на роликових ковзанах, коли йому було 8 років.



Найбільший мотоцикл від Фабіо Реджані

Італієць Фабіо Реджані побудував найбільший у світі мотоцикл. Його висота від землі до верхньої частини керма – 5 метрів 10 сантиметрів.

Він вшестеро перевищує розміри нормального мотоцикла. Його довжина становить 10 метрів 3 сантиметри, а вага – 5 тонн. Агрегат має 5,7-літровий двигун та 280 кінських сил. Має три передачі, ще й одну задню.

32-річному Фабіо знадобилося 7 місяців роботи та команда з 8-ми осіб. Нещодавно майстер додав до нього додаткові колеса, адже "не хотів брати на себе відповідальність, якщо він перекинеться".

Сторінку підготувала Оксана Уретій.

ДОСЯГНЕННЯ ОСОБИСТОСТІ

“Найскладніше в парашутному спорті - не кинути все після невдачі”

Закінчення. Початок на 7 стор.

– Парашутизм – спорт екстремальний. Напевно, у парашутистів є свої прикмети і звичаї?

– Якщо чесно, то прикмет особливих немає. Звичай є – відзначати ювілейні стрибки. Вітати ювіляра у вільному падінні – збирати формацію з групи парашутистів. Ну і ще є третій тост на згадку про друзів, які передчасно пішли із життя. Це загальноприйнята традиція авіаторів.

– Де тренуєтеся?

– Тренуватися доводиться на різних аеродромах. Допомагають тренери Сергій Гулак, Анатолій Семенець, ну а високих спортивних результатів досягла завдяки тренеру національної збірної Володимиру Покатилову.

– Перше спортивне досягнення пам’ятаєте?

– Перше досягнення у мене було в парашутному багатоборстві – стала чемпіонкою України у вправі “стрільба з гвинтівки на 50 м” і в командній груповій точності приземлення на чемпіонаті України з парашутного багатоборства. Пізніше виконала майстра спорту, стала військовою спортсменкою. За роки служби ставала чемпіонкою та призером багатьох видів змагань, починаючи від першості військового округу ще в радянський час і закінчуючи чемпіонатами світу. У 2004-му присвоєно звання майстра спорту України міжнародного класу.

– У яких країнах вдалося побувати?

– Завдяки спорту – в багатьох... Брала участь у різних змаганнях в Італії (учасниця перших спортивних ігор серед військовослужбовців у 1995 році), в Австрії, Словаччині, Росії (чемпіонат світу серед військовослужбовців), Іспанії (всесвітні авіаційні ігри), Хорватії, Чорногорії, Чехії (чемпіонати світу та Європи).

– Під час стрибка місцевість розглядаєте або не до цього?

– Місцевість розглядаю обов’язково ще в літаку при підйомі на висоту. А під час стрибка ми зазвичай вже швидко орієнтуємося на місцевості і, в основному, звертаємо увагу на збереження розбіжки (висоти між нами) в групі. Зазвичай група складається з трьох-п’яти осіб. А також спостерігаю за погодними умовами біля землі – по поведінці куполів парашутистів, що знижуються. Адже ціль, в яку треба попасти, діаметром всього 2 сантиметри! Якось виникла у мене кумедна розмова з одним старим шевцем, у якого я ремонтувала свої спортивні “точнісні” кросівки (я в них стрибаю на точність приземлення). Справа в тому, що п’ятку в них треба акуратно закруглити і загострити точно по радіусу 1 см. Він мені після роботи говорить: “Навіщо потрібна така точність, щоб наступити на землю?” Ми частенько згадуємо цю фразу на змаганнях і сміємося.





– В інтернеті є багато відео, коли люди стрибають з плеєрами, мобільними, у весільних сукнях. Так взагалі можна?

– З мобільними, плеєрами та іншими приладами стрибати можна. Мобільний або джіпіес може стати в нагоді після приземлення, чому б ні? Та й нестандартний одяг – це, в принципі, не біда, якщо парашути дозволяють акуратно приземлитися або приводнитися. Але в інтернеті, в основному, розважальні стрибки. Я так не стрибаю. Спорт – це серйозно, і кожен стрибок я намагаюся використовувати як тренування і примноження досвіду. А досвід за плечима не носити, він завжди знадобиться на змаганнях, адже там доводиться опинятися в абсолютно різних умовах.

– А екстремальні ситуації в повітрі траплялися?

– Екстремальні ситуації бували, включаючи повну і часткову відмову основного парашута, виручав запасний.

– Що Ви відчуваєте при стрибках?

– Якщо завдання виконала – то задоволення, якщо були помилки – то незадоволення. Чисто спортивні емоції.

– А що найскладніше в цьому спорті?

– Найскладніше – протистояти бажанню все кинути після невдачі. А взагалі парашутний спорт – доля романтиків.

– Якими якостями необхідно володіти, щоб стати кращою в цьому виді спорту?

– Думаю, що необхідно мати терпіння, вміння справлятися з хвилюванням, невдачами, обов’язково бути наполегливим та здатним працювати в команді (командна робота – це головне!).

– Заняття парашутним спортом допомагає вам у житті?

– Однозначно допомагає – робить більш загартованою.

– Що порадите тим, хто ще не стрибав з парашутом, але дуже хоче?

– Обов’язково перед тим, як стрибнути, підготувати себе фізично і морально...

Анастасія Олехнович.

Досьє:

Ірина Корчмар – військовослужбовець, майстер спорту України міжнародного класу, багаторазова рекордсменка України зі стрибків з парашутом

Місце народження: *Москва, в сім’ї військовослужбовця*

Освіта: *вища, Одеський інженерно-будівельний інститут*

Хобі: *туризм*

Улюблена страва: *смажені бички*

Улюблений автор: *Олександр Купрін*

Улюблений фільм: *“Життя як диво” Еміра Кустуріци, “У бій ідуть одні старики” Леоніда Бикова.*

Іспит українських богатирів

СТРОНГМЕН

У Дніпропетровську, на фестивальному причалі, відбулися командні змагання збірної України проти збірної Європи зі стронгмену “Forex Trend Strongman Cup 2013”.



Одним із організаторів та учасником змагань став голова Дніпропетровської обласної федерації стронгменів, заслужений майстер спорту та дворазовий володар титулу “Найсильніша людина світу” офіцер Повітряних Сил Збройних Сил України капітан Віталій Герасимов.

Головний рефер турніру – багаторазовий чемпіон світу в силовому багатоборстві Василь Вірастюк.



Учасники турніру змагалися за перемогу у п’яти відомих естафетах богатирського багатоборства. Зокрема, у перекидуванні 280-кілограмової покришки на час та у піднятті Логліфта вагою 135 кілограмів. У наступних етапах турніру богатирям необхідно було в напівлежачому положенні тягнути 25-тонний бензовіз на дистанцію в 15 метрів, а також піднімати Дамблу (95-кілограмову гантелю) та піднімати й перекидувати на час цементні шари вагою від 100 до 180-ти кілограмів (так званий Менхуд стоун).

В ході напруженої та запеклої спортивної боротьби титул чемпіону Європи зі стронгмену здобула команда збірної України з рахунком 4:1. До речі, команду збірної Європи представляли відомі спортсмени світового рівня, такі як дворазовий чемпіон світу з богатирського багатоборства Відас Влекайтіс із Литви та багато інших відомих багатирів з різних країн Європи.

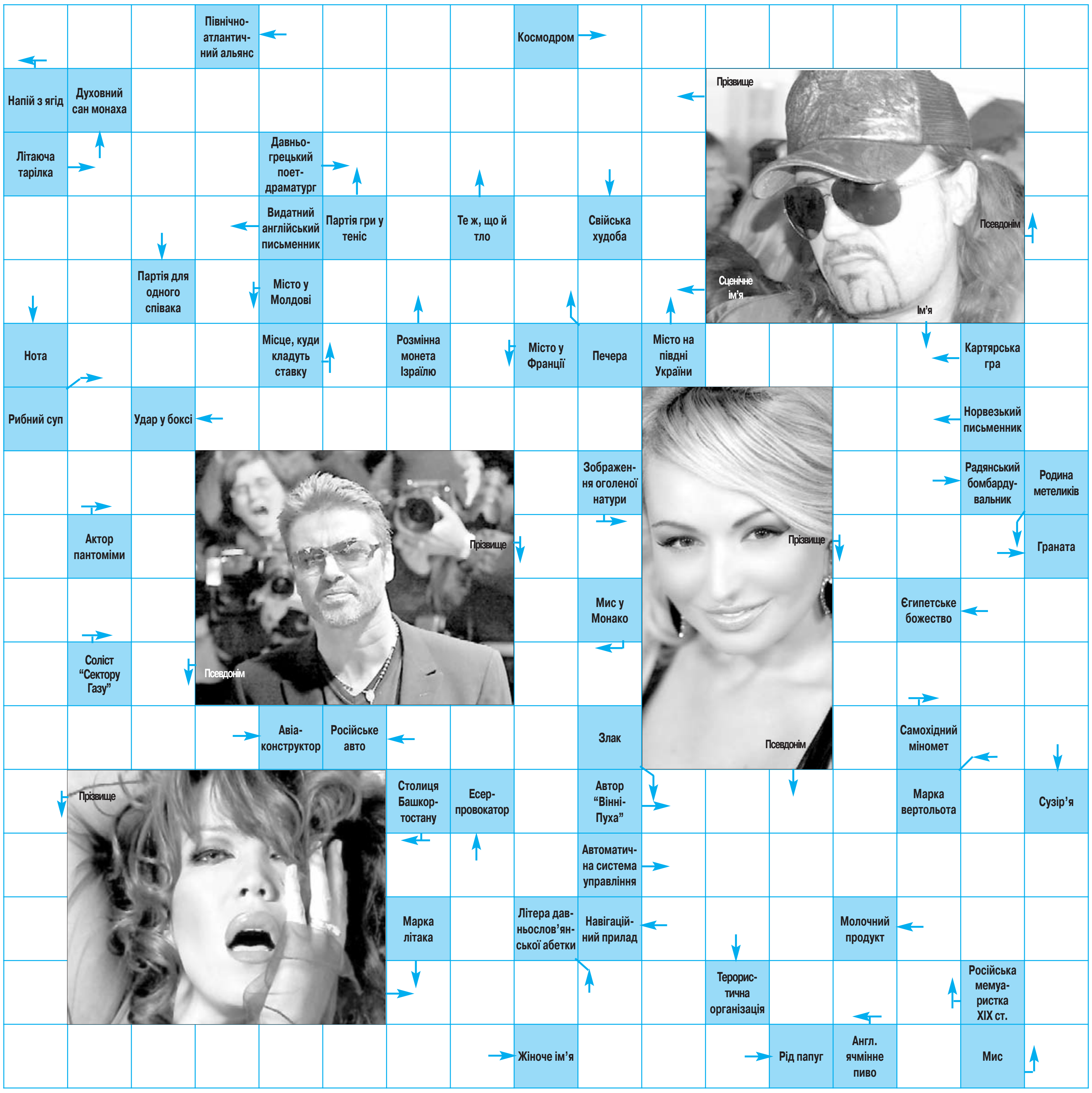
Як розповів капітан Віталій Герасимов, ці змагання є прикладом для військовослужбовців оборонного відомства. Адже за великого бажання можна з користю поєднувати заняття спортом, гідно служити у лавах Збройних Сил України та здобувати спортивні перемоги на користь нашої держави.

Валентин Шевченко. м.Дніпропетровськ.
Фото з архіву Віталія Герасимова.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ “Прес Корпорейшн Лімітед”.
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Головний редактор
М. ПОПЛАВСЬКИЙ
Заст. головного редактора: С. Клименко.
Відповідальний секретар: О.Олехнович.
Дизайн та верстка: Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Тир. 20366 Зам. № 132237.
Перший редактор Сергій Свенцицький



ЦІКАВО

ККД крику: Якщо кричати на склянку води протягом 80 років, то можна його закип'ятити.

* * *

Мікробіологи з університету штату Джорджія вважають, що на Землі всього 5 000 000 000 000 000 000 000 000 000 000 (5 нонілліонов) бактерій.

* * *

Людське серце створює тиск, якого достатньо, щоб підняти кров на рівень 4-го поверху.

* * *

В Індії споживається 1,5 кг паперу на душу населення в рік, в Афганістані і Малі – 100 грамів. Для порівняння, середній показник всього світу складає 45 кг, а у Фінляндії досягає 1400 кг.

* * *

У середньовіччі люди добували із земної кори лише 18 хімічних елементів та їхніх сполук, у XVII столітті – 25, у XVIII ст. – 29, у XIX ст. – 47, на початку XX століття – 54, у другій половині – більше 80 елементів.

* * *

Яке п'ятизначне число при множенні на чотири дає число, що представляє із себе зворотну послідовність цифр вихідного числа? (21978 х 4 = 87912).

* * *

На початку XX століття в світі налічувалося 360 великих міст (з кількістю мешканців понад 100 000 осіб), в яких проживало лише 5 відсотків всього населення. Наприкінці 80-х рр. таких міст було вже 2 500, а частка їх у світовому населенні перевищувала 33 відсотки.

* * *

Найбільша кількість поштових відділень в світі в Індії – 152 792 (для порівняння, у США трохи більше 38 000).



* * *

Бікфордів шнур горить з постійною швидкістю 1 см/с, і за його довжиною підривники можуть вирахувати час до вибуху.

* * *

Найвищу температуру, яку коли-небудь досягало людство, було зафіксовано в Прінстонському університеті в 1978 році. Під час фізичного експерименту вдалося підвищити температуру в 70 мільйонів градусів за Цельсієм.

* * *

Речовина 2,3,7,8-тетрахлородібензо-п-діоксин, або TCDD, – найсмертоносніший з 75 відомих діоксинів. Він у 150 000 разів більш отруйний за ціанід.

* * *

На найбільшій висоті розташовано безіменне озеро в Тибеті. Його координати – 34 + 16' пн.ш., 85 +43' с.д. Знаходиться це високогірне водоймище на висоті 5800 м над рівнем моря. Із прісноводних озер найбільшу акваторію має одне з Великих озер в Північній Америці – озеро Верхнє. Його загальна площа – 82 350 кв. км, з яких 53 600 кв. км знаходяться на території штатів Міннесота, Вісконсин та Мічиган (США), а 27 750 кв. км – у пр. Онтаріо, Канада. Озеро розташоване на висоті 180 м над рівнем моря.

АВТОДРОМ

У Nissan Almera з'явився конкурент – Daewoo Gentra

"Новий автомобіль марки Daewoo, створений в Узбекистані, змусив понервувати АвтоВАЗ", – такі чутки ходять серед автолюбителів. І недарма, вся справа в тому, що у нового Nissan Almera з'явився конкурент в особі оновленого Chevrolet Lacetti. Седан отримав фейс-ліфтинг, а разом з тим і нове ім'я – Daewoo Gentra (Деу Джентрі).



Новинка від GM Uzbekistan являє собою 4-дверний седан з півторалітровим силовим агрегатом, литими дисками 15х6, імобілайзером, тканиною сидінь Делюкс, підлокітником заднього сидіння, попільничкою на задній стороні переднього підлокітника, додатковим поперековим регулюванням передніх сидінь, обробкою під дерево, регулюванням по висоті і вильоту рульової колонки, ABS, підігрівом передніх сидінь, CD плеєром, люком, гідропідсилювачем керма, протитуманними фарами, а також електро-склопідйомниками.

Конструктори Gentra пропонують покупцям вибрати між механічною КПП і шестиступінчастою АКПП, яка, до слова, і є основною інновацією. Мало хто з автомобілів тієї ж цінової категорії може похвалитися шістьма ступенями, і цей факт робить Daewoo Gentra супер-зіркою.

У базовій комплектації новий автомобіль має більш приємну ціну. В "мінімум" входить кондиціонер, електросклопідіймачі, дві подушки безпеки і передні протитуманки. Можна зробити висновок, що новинка від Daewoo бере не тільки найкраще від своїх "родичів", але і є, мабуть, найбільш вигідною партією для тих, хто бажає придбати презентабельний седан С-сегменту за гідну ціну.

Олександр Олехнович. "Крила України".